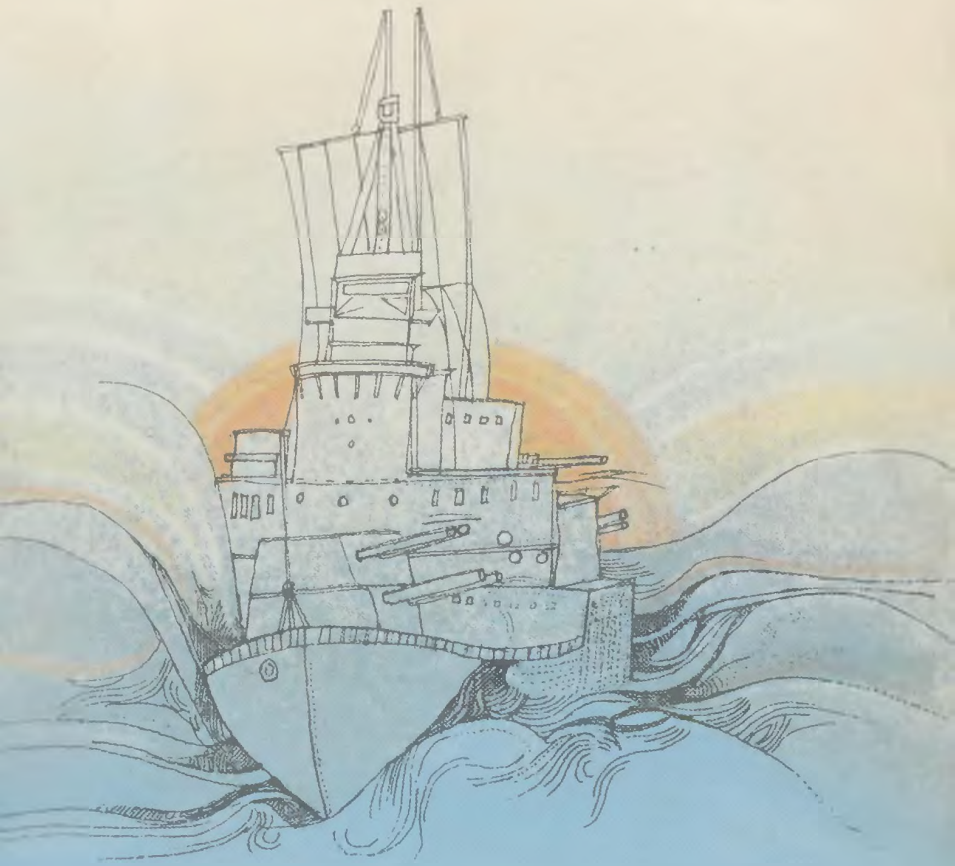
Konsztantyin Bagyigin



TENGERI UTAKON

Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár • Budapest
36
ÉRVÉNYTELEN
107321

KONSZTANTYIN BAGYIGIN

Tengeri utakon

Kossuth Könyvkiadó
Kárpáti Könyvkiadó / 1981

A mű eredeti címe:
K. SZ. BAGYIGIN: NA MORSZKIH DOROGAH
POLITYIZDAT, MOSZKVA 1978.

Fordította:
AUER KÁLMÁN

© Политиздат, 1978 г.
ISBN 963 09 1730 0
Hungarian translation
© AUER KÁLMÁN, 1981
(3205)

Olvasóimhoz

E könyvben a szovjet tengerészek hőstetteit örökítem meg. Harminc évig hajóztam kapitányként. A legnagyszerűbb évek azonban azok voltak, amikor a „Szedov"-on az Északi-Jeges-tenger jégtáblái között sodródtam, no meg a négy háborús év. Ezekről szól a könyv.

A „Georgij Szedov" gőzös sodródásának története nagyjából ismeretes. 1937. október 23-án a novoszibirszki szigetek közelében a „Szadko", a „Maligin" és a „Szedov" jégtörők bennrekedtek a jégben. 1938. augusztus 29-én a „Jermak" jégtörőnek a „Szadkó"-t és a „Maligin"-t sikerült kiszabadítania. A „Georgij Szedov" azonban a tengeren maradt, mivel kormányszerkezete eltörött. A sodródó jégtáblákkal átszelte az egész Központi Sarki Medencét, és a tengeráramlat elvitte a Grönlandi-tengerre.

Az egyszerű jégtörő hajónak – amely nem arra a célra készült, hogy tartósan sodródjék a jégben – nemcsak sikerült megismételnie Nansennak a jégtáblákba befagyott „Fram"-on megtett világhírű útját, hanem még az Északi-sarkot is jobban megközelítette, mint Nansen hajója. A „Georgij Szedov" kétszer olyan hosszú időt töltött a magas északi szélességi kör területein, mint a norvég „Fram", és háromszor olyan hosszú időt, mint a „Szevernij poljusz", az első szovjet sodródó kutatóállomás.

A „Fram" expedíciós hajót különlegesen felkészítették a jégtáblákban való sodródásra. A „Georgij Szedov", a „Fram"-tól eltérően, nem volt alkalmas arra, hogy a jég nagy nyomását elviselje. A „Fram" a hajótest tojásdad alakja miatt kinyomódott a jégből, a „Szedov" egyenes falú hajótestére teljes erőből ránehezedett a jég nyomása.

Ennek ellenére sikerült leküzdenünk a sodródás nehézségeit. A jéggel való küzdelemben megőriztük hajónkat és közben széles körű tudományos kutatómunkát végeztünk, amely lényegesen gazdagította a Központi Sarki Medence természetére vonatkozó ismereteinket.

A sodródás eredményeként szerzett tudományos ismeretek nagy szerepet játszottak a sarkvidéki hajózás fejlődésében, a szovjet párt és kormány által a szovjet nép elé tűzött óriási feladat végrehajtásában, amely úgy szólt, hogy az északi-tengeri utat normálisan működő szállító útvonallá kell változtatni.

A tengerészek munkája békeidőben is nehéz és veszélyes. De mit mondjunk akkor a háború kemény és kegyetlen éveiről! Ezeket az éveket az Északi és a Távol-keleti Kereskedelmi Flotta tengerészei között töltöttem. És most, több mint 30 év után még mindig nem győzöm csodálni önfeláldozásukat és bátorságukat. Nemcsak a haditengerészek, hanem azok is, akik kereskedelmi és halászhajókon indultak útra, hősiesen küzdöttek a gyűlölt ellenséggel.

A kikötőmunkások, mindazok, akik az arcvonal menti északi városokban maradtak, lényegében harci feladatot teljesítettek azzal, hogy biztosították a legfontosabb rakományok zökkenőmentes kirakását és minél hamarabbi elküldését, elsősorban az arcvonal számára. E rakományok között haditechnika, felszerelés és élelmiszer is volt, amely a szovjet kormánnyal kötött kölcsönös segélynyújtási egyezmény értelmében az Egyesült Államokból és Angliából érkezett. A hadi- és egyéb anyagokat szövetséges és szovjet kereskedelmi hajókon szállították. A szövetségesek segítségének, természetesen, volt bizonyos jelentősége, ezt azonban egyes nyugati politikusok erősen eltúlozzák.

Hiszen mindenki tudja, hogy az angol–amerikai szállítások nem hasonlíthatók össze azzal az óriási erőfeszítéssel, amellyel a Szovjetunió járult hozzá az ellenség szétzúzásához haditermelésének arányaival.

Bár az ellenség ellen vívott harcnak és a front segítésének azok a szakaszai, ahol én tartózkodtam, nem voltak a háborús események epicentrumában, véleményem szerint akkor egyáltalán nem voltak másodrendű szakaszok. Sem az északi, sem a távol-keleti tengerészek nem kímélték erejüket, az egész szovjet néppel együtt azon fáradoztak, hogy közelebb hozzák a győzelem óráját.

Könyvemmel szeretnék tisztelettel adózni azoknak, akikhez közel kerültem a háború alatt, azoknak az embereknek, akik becsületesen és lelkesedéssel teljesítették kötelességüket.

A szerző

ELSŐ RÉSZ

A Jeges-tenger

A harminchármak tábora

Feljegyzéseimet azzal az időponttal kezdem, amikor kineveztek a „Georgij Szedov" jégtörő kapitányává. Ez 1938. március 18-án történt.

Az idős D. P. Svecov kapitány beteg volt és nem maradhatott tovább a sodródó hajón.

Moszkvában, helyesen, úgy döntöttek, hogy a légi expedíciónak minél több embert el kell szállítania a sodródó hajókról. A „Szadkó"-n, a „Maligin"-en és a „Szedov"-on 33 ember maradt – pontosan csak annyi, amennyire a tudományos kutatásokhoz és a hajókon a rend fenntartásához feltétlenül szükség volt. Nem volt értelme olyan emberek életét kockáztatni, akiket a sodródás alatt nélkülözni tudtunk.

Április 26-án felszállt Alekszejev, Orlov és Golovin repülőgépe, és magával vitte a tengerészek Nagy Földre induló utolsó csoportját.

Csak most láttuk, hogy milyen kicsi a sodródó hajókon maradt kollektívánk. Kiürültek a fedélzetközök. A jégen csak néha-néha bukkan fel egy magányos alak: a magnetológus, aki dolgozni megy ki a hókunyhóba, vagy a fedélzetmester indul a repülőtérre, hogy összeszedje azokat a zászlócskákat, amelyekre már nincs szükség. Csend van. Olyan csend, hogy meghalljuk, amikor a szomszédos hajó fedélzetén két matróz találkozik és az egyik cigarettát kér a másiktól.

Télen, amikor sokan voltunk, tréfás közigazgatási felosztást vezettünk be: „Szadko városra", „Maligino nagyközségre" és „Szedovo falura" osztottuk fel „lakótelepeinket". Most ezek már – sem város, sem nagyközség, sem község, sem falu – legjobb esetben csak tanyák . . .

De sohasem unatkoztunk. A 33 telelőnek nehéz feladata volt: teljes kiterjedtségében folytatni kellett az összes tudományos meg-

figyelést, a hajókat fel kellett készíteni a navigációra és el kellett végezni a szükséges karbantartási munkálatokat.

Elsősorban fel kellett hordani a hajókra a repülőgépek által ledobott rakományokat, számba kellett venni a létfenntartáshoz szükséges eszközöket és elosztani a három legénység között. Ez nehéz munka volt, ha figyelembe vesszük, hogy milyen kevesen voltunk.

Május elseje előtt nagytakarítást tartottunk a hajókon.

Télen a „Szedov" egész legénysége a tvindekben lakott – egy sivár és sötét helyiségben, amelynek vasfalait zúzmara és jég borította. Most, miután a személyzet nagy része elrepült, a hajó fa felépítményében levő vörös sarkot rendeztük be legénységi közös kajütté. A lemosott falakat fehérre mázoltuk. Kinyitottuk a szellőzőnyílásokat, amelyeken keresztül állandóan besütött a nap. Így világos és kellemes lett.

Itt ütött tanyát Butorin fedélzetmester, Saripov fűtő, Alferov gépész, Scselin matróz és Semjakinszkij szakács. Az ágyak fölé kis faliszőnyegek kerültek, és felakasztották a falra a családi fényképeket. A fedélköz közepére biliárdasztalt állítottak. Mivel a hajókon kevés ember maradt és csökkent a lakóhelyiségek száma, több szenet tudtunk juttatni fűtésre. A kajütökben és a fedélközben melegebb lett.

– Ez már élet! – dörmögte elégedett tekintettel Alferov.

Helyettesemmel, Andrej Georgijevics Jefremovval együtt két kajütből álló lakosztályban rendezkedtünk be, amelyek szokásos hajóutakon a kapitányt illetik. Rozov főgépész és Tokarjov másodgépész a főgépész helyiségét foglalta el. Szoboljevszkij doktor számára két kajütből álló kórházat rendeztünk be, amelyeket előzőleg gondosan kisikáltunk és fehérre mázoltunk. Poljanszkij rádiósnak, a mi tisztelt Szása bácsinknak is új, kényelmesebb helyiséget tudtunk adni. Ő azonban kereken kijelentette, hogy nem hajlandó otthagyni felső fedélzeti rádiókabinját, amelyben az egész telet töltötte.

Nagy ünnepség volt az új fürdő megnyitása. A „Szedov" régi fürdőjének rossz híre volt. A faliújságok a szedovistákat prémsapkában és nemezcsizmában mosakodva ábrázolták. Ez nem járt messze az igazságtól: a régi fürdő egy fülkében volt a vasfal mellett, amelyet a téli hidegben állandóan jég borított.

Az új fürdőt a parancsnoki állomány fürdőhelyiségében rendez-

ték be. Ebben egy bonyolult szerkezetű fürdőkályhát állítottak fel. Egy petróleumoshordóban egy kisebb olajoshordót helyeztek el. A nagy hordóban tűz égett, a kis hordóban melegedett a víz. A füstelvezető vascsövet rendszerint vörös izzásig hevítették, s így azok, akik szerették a szaunát, kedvükre élvezhették. Hogy kényelmesebben lehessen levetkőzni, egy kis, puha díványt állítottak be. Scselin búvárnak azonban még ez sem volt elég, négy tükröt is bevitt a fürdőbe, és minden falra felakasztott egyet.

Már csak a társalgót kellett rendbe hozni. Itt kellett étkeznünk, szórakoznunk és a foglalkozásokat tartanunk. Minden sarkát gondosan kisikáltuk, kitisztítottuk, kidobtuk az örökké füstölő kis öntöttvas kályhát és újat állítottunk be, olajfestékkel lemázoltuk a falakat és kijavítottuk a bútorokat. Minden csillogott és ragyogott. Az emberek most szívesen jöttek ide, hogy megigyanak egy csésze teát és elbeszélgessenek egymással. Ezzel önkéntelenül közelebb kerültünk egymáshoz.

Nem akarom azt mondani, hogy megérkezésünk előtt a „Szedov"-on minden rossz volt. Egyáltalán nem. Ámde a nehéz sarki éjszaka után, amikor minden lapát szénnel és minden gramm petróleummal takarékoskodni kellett, szükség volt a helyiségek gondos kitakarítására.

1938. május 1-ét már a 80. szélességi körön túl ünnepeltük a Központi Sarki Medencében. Alattunk a jégpáncéllal borított tenger. Elhagytuk a kontinens sekély vizét, és Csernyavszkijnak, a „Szadko" hidrológusának több mint 1300 méter mélyre kellett leereszteni készülékeit, hogy talajmintát vehessen.

Ezen a napon csodaszép idő volt. A hajókon felvont zászlók girlandját enyhe szél lebegtette. A vakítóan kék égen egy felhő sincs. A magas, kékes színű jégtömbökön látni lehetett a sós víz első cseppjeit. A hó felületét helyenként vékony, csikorgó réteg borította, amely olyan volt, mint a csillámlemezkék.

Május 5-én a „Szadko" társalgó kajütjében összegyűltek a hajók kapitányai, hogy elosszák a repülőgépeken érkezett rakományokat. A „Szadko" volt a legközelebb a repülőtérhez, ezért benne rendeztük be a „nagybani" elosztóbázist.

A számításokból kiderült, hogy a 184 telelő elszállítása után kollektívánk 40 hónapra el van látva élelmiszerrel.

Elkezdődött a telelés kimért, hétköznapi élete. A harminchármak táborának lakói, akárcsak korábban, most sem panaszkodhattak amiatt, hogy sok a szabad idejük. Mindenki nyakig volt munkával.

A sarki nappal beköszöntével több tudományos kutatást végeztünk, amelynek központja továbbra is a „Szadko" maradt, mivel fel volt szerelve mélyvízi csörlővel és minden szükséges műszerrel.

A „Szedov" fedélzetén Andrej Georgijevics Jefremov ebben az időszakban rendszeresen figyelte a látható horizont hajlását. Ezek a megfigyelések rendkívül fontosak a szextáns pontos használatához. Andrej Georgijevics ezenkívül a mágneses iránytű viselkedését is figyelte.

A hajókon serényen készültek a navigációra. A szárazföldön feltehetően sokan csodálkoztak, amikor jelentéseinkben azt olvasták, hogy azok a hajók, amelyeket a jég a Központi Sarki Medencébe sodort, valahol a 80. szélességi kör felett a navigációra készülnek. Mi azonban hittünk a szovjet jégtörő flotta lehetőségeiben és arra számítottunk, hogy a „Kraszin", a „Jermak" és a Leningrádban akkor épülő „Sztálin" áttörnek és kiszabadítanak bennünket. Ezért kötelességünknek éreztük, hogy jó előre előkészítsük kazánjainkat és gépeinket a hajózásra.

A „Szedov" gépészeinek sok dolguk volt. Gyakran éjjel-nappal, megszakítás nélkül dolgoztak. És ha hajónk kormányát nem deformálta volna annyira a jég, a „Szedov" a többi hajóval együtt már ezen a nyáron elhagyta volna a Központi Sarki Medencét.

Napról napra melegebb lett. Igaz, a május a 80. szélességi körön túl jóval hűvösebb, mint Moszkvában, ekkor azonban a hőmérő higanyszála nem szállt le 15 fok alá, és ez a mi elképzelésünk szerint igen megfelelő hőmérséklet volt. Májusban megbetegedtem, és az egész hónapot ágyban töltöttem.

A jég egy hónap alatt a felismerhetetlenségig megváltozott. A hó elolvadt és szabaddá váltak a régi, sokéves jég piszkossárga ropákjai. Mindenütt kéklettek a hó olvadásától keletkezett mély pocsolyák. Helyenként a vastag hóréteg teljesen átolvadt. A vízfolyások vidám csörgedezéssel siettek az ilyen természetes kutak felé. Fadarabokat, papírfoszlányokat sodortak magukkal, meg a hajókról ledobott szemetet. Mindez a Nagy Föld kora tavaszára hasonlított.

A jégtakaró vastagsága lényegesen csökkent és a kormánylapát

széle most már világosan előtűnt a vörös-barna jég alól. A széle felett el kellett tisztogatni a jeget, hogy végre ellenőrizhessük, milyen állapotban van a kormány és a hajócsavar.

Este ezt írtam naplómba:

„Északi-Jeges-tenger, június 20. Karavánunk immár majdnem 9 hónapja sodródik a jégben. Mostani helyzete Északi szélesség 81° 11' 2" és Keleti hosszúság 140° 38'. A szél iránya gyakran változik. Ezért 1 hónap alatt mindössze 16 mérföldnyire vitt el bennünket észak felé. A hóborította sík jég helyett most a félédes vizű tavak végtelen láncolata terül el körülöttünk. A hó igen erősen olvad. Nappal napos helyen a hőmérséklet eléri a 20 °C-ot. A hajók között nehéz közlekedni. A hó omlóssá vált és a sítalpak besüppednek.

A jégtáblák felett vidám csicsergéssel röpdösnek a madarak. Úgy látszik, hajóinkat választották támaszpontnak. De továbbra sincsenek sem rozmárok, sem fókák, sem medvék, amelyeket tengerészeink türelmetlenül várnak . . . "

Június 21-én 9 órakor a „Szedov" személyzetének mind a 11 tagja csákánnyal, feszítővassal és jégcsákánnyal felfegyverkezve megjelent a hajó faránál. A feszítővasak behatoltak az engedékeny, porhanyós jégbe. Először úgy látszott, hogy elég gyorsan tudnak haladni. A lék mellett egyre magasabb lett a jéghalom. Amikor azonban úgy egy méter mélyre hatoltunk, váratlan nehézségek keletkeztek: a kivájt gödör gyorsan megtelt olvadékvízzel.

Odacipeltük a tűzoltófecskendőt és elkezdtük a szivattyúzást. A lék szélén jégből és hóból torlaszt emeltünk. Ámde a gyors vízfolyások ismét behatoltak a jégben vágott lyukba. Felül, a lyuk szélén állva feszítővassal és jégcsákánnyal kellett dolgozni. A fenékről leválasztott jégdarabokat vashálóval halásztuk ki.

Ebéd után elhatároztam, hogy robbanóanyagot fogunk alkalmazni. A hajótesttől 5–10 méterre a jégbe fúrt lyukakba ammonált helyeztünk és felrobbantottuk a tölteteket. De ezúttal sem értünk el lényegesebb eredményt.

Másnap kellemetlen meglepetés ért bennünket: az előző napon oly nehezen kitisztított gödör tele volt jégdarabokkal, amelyek valahonnan alulról jöttek.

Az előző napon átvágtuk a jégréteget, most pedig az úgynevezett alácsuszamlásokkal kellett megküzdeni: téli en a nyomás a hajó fara alatt hatalmas jégtorlaszt emelt, a jégtáblák egymásra csúsztak, és most a robbantástól felaprózott jégdarabok a víz felszínére kerültek.

Ismét bevetettük az ammonált. A hajó fara körül most egész jéghegyek emelkedtek, amelyeket a lékből csalogattunk elő. Alul azonban még több kékesen csillogó jégtömb úszkált. Néha ezeken a jégdarabokon, amelyek a hajó fenekéről szakadtak le, ott voltak a vaslemezek és a szegecsek rozsdás nyomai.

Úgy látszik, télen a természet a „Szedov" alatt egész jégvermet csinált, amely több emelet mélységben húzódott meg a víz alatt.

A csapat egész nap megállás nélkül dolgozott. Mindnyájan átáztak, elfáradtak. De jóformán semmit sem haladtak előre most sem.

A munka végén valakinek a vízbe mártott feszítővasa hirtelen fémfelületbe ütközött. A fémes, csengő hang körülbelül a kormánylapáttól egy méterre jobbról hallatszott. Vajon mi lehet? Andrej Georgijevics úgy vélte, hogy ez hajócsavarunk szárnya, amelyet a jég a bezáródás idején letört és oldalra sodort.

Bár ez a feltételezés valószínűtlennek látszott, más magyarázat egyelőre nem volt.

Az igazság kiderítésére másnap reggel újult erővel láttunk hozzá a jégtöréshez. Délre sikerült megállapítani: a víz alatt körülbelül egy méter mélyen kitapintható a jobbra görbült kormánylapát. Vagyis arról, amit Andrej Georgijevics a hajócsavar leszakadt szárnyának tartott, kiderülhet, hogy a kormánylapát elgörbült vége.

A helyzet bonyolódott. A „Szadkó"-ra siettem, hogy a helyzetet megbeszéljem Hromcov kapitánnyal, karavánunk parancsnokával. Hromcov nyugtalan lett attól, amit mondtam.

Június 24-én reggel nagy társaság sereglett össze hajónk tatjánál. A mi tizenegyünkön kívül ott volt Hromcov és a „Szadko" búvárja, Nyikolajev is. A „Maligin"-ról is jöttek néhányan. A konzíliumba külső szakembereket is be kellett vonni.

Felszerelték a búvárállomást. Búvárruhát és sisakot hoztak. A matrózok és a gépészek aggódva szemlélték őket. És magam is jól tudtam, hogy a lékbe való leereszkedés elég kockázatos dolog: bármely pillanatban újabb jégtöredékek válhatnak le és beszoríthat-

ják vagy elvághatják a búvár légzőcsövét. Nekünk azonban mindenáron adatokat kell szereznünk a kormány állapotáról.

Három órára a lyuk fenekét, amennyire lehetett, megtisztogattuk az úszó jégtől. A búvárok készülődni kezdtek a munkára. Az erős Scselin felvette a szkafandert. Nyikolajev feltette a fejére a sisakot, hozzácsavarozta a szkafanderhoz és ellenőrizte az összes illesztéseket. Scselin, ólomtalpaival nehézkesen lépegetve a jégen, odament a lék széléhez, és óvatosan beleereszkedett a jeges vízbe. Sisakja egy pillanat múlva eltűnt a víz alatt.

Vizsgálódásának eredményeképpen a „Szedov" hajónaplójába június 24-én este a következő bejegyzés került:

„A szemle megállapította, hogy a kormánylapát a balertól 230 centiméternyire a jégben van és alsó része kb. 45°os szögben jobbra görbült. A ruderpisz és a ruderposzt ebben a mélységben tömör, összefüggő jégben van, s ezért szemrevételezésük lehetetlen. A hajótest alatt 10–15 láb vastagságú egymásra csúszott jégtáblák, amelyek a hajó bal oldalától ferdén állnak. Az összetorlódott jég teljes vastagsága a mérés szerint meghaladja a 10 métert."

A vizsgálat első eredményei elég szomorúak voltak. Az következett belőlük, hogy nagy és nehéz munka vár ránk.

A kormány megjavítása több mint egy hónapot vett igénybe. Kollektívánk sok erőt és energiát fordított rá, de mégsem ért el lényeges eredményeket. A „Szedov"-ot csak a következő nyárra sikerült részben kormányozhatóvá tenni.

A sikertelenség azonban nem vette el a telelők kollektívájának jókedvét és önbizalmát. A gépeknél teljes gőzzel folytak az előkészületek a hajózásra.

A helyzet körülöttünk napról napra kedvezőbb lett. A jég olvadt, minden irányban mutatkoztak szabad vízfelületek. A nyílt víz szénfekete sávjai a kásás, szivacsos jég szürke és sárgás térségeivel váltakoztak. A „Szadko" körül a jég annyira megolvadt, hogy beszakadt és zászlóshajónk váratlanul szabadon úszó hajó lett. Július végére a jég vastagsága átlagosan 70 centiméterrel csökkent a nyár elejihez viszonyítva.

Még nem is olyan régen félelmetes jéghegyek vettek körül bennünket, és amikor februárban először jött fel a nap, kékeszöld sziklák fantasztikus táját ragyogta be. Gyakran eszünkbe jutott, hogy

mielőtt a szárazföldre elrepültek volna, hogyan gyűltek egybe egy roppant jégtáblán a három hajó telelői. Több mint kétszázan voltak és messziről úgy látszott, mintha legyek ülnének egy nagy cukordarabon. És ez a jégtábla alig két hónap alatt eltűnt, csak egy nyomorúságos kásás jégdarabka maradt belőle.

Nyáron a hajók közti közlekedés rendkívül nehéz volt. Ha valaki elindult, csáklyát kellett vinnie magával, mivel útközben gyakran kellett átugrani akár 2 méter széles hasadékokat.

Július végén repedések és tócsák keletkeztek. Szegényes állatvilágunk megszaporodott: nagy számban jelentek meg a borjúfókák, a vadkacsák, a sirályok, sőt még narvál is – ez a cetek családjába tartozó tengeri emlős, amely a jég közötti lékek gyakori vendége lett.

Munka után az emberek puskával felszerelve elindultak a tócsák mentén, hogy szerencsét próbáljanak. A vadászszezont Hromcov, a „Szadko" kapitánya nyitotta meg, aki két vadkacsát lőtt. Utána nagyobb zsákmány következett: a „Maligin" emberei elejtettek egy borjúfókát, amely körülbelül 5 pudot nyomott (1 pud kb. 16 kg).

Ez nagy esemény volt, amelyről minden hajón beszéltek. A konzerveket már régen mindenki megunta, és ezért még a borjúfóka húsa is csemegének számított.

A maliginisták vendégszeretően mindenkit meghívtak, aki meg akarta kóstolni az új ínyencfalatot. A meghívást mindenki habozás nélkül elfogadta. A borjúfóka bifsztek áfonyával teljesen elfogadhatónak látszott: ha valaki nem törődött a nyers hal szagával, azt képzelhette, hogy medvehúst eszik.

Az ebéd után mindenki borjúfókát akart lőni. Szabad időben most a lékek szélén lopakodtak a vadászok, lesték a fókákat. Ebben a nehéz mesterségben a „Maligin" parancsnokának helyettese tett szert a legnagyobb virtuozitásra. Borjúfókaként tekeregve csúszott a jégen, abban a hitben, hogy a tengeri állatok majd közéjük valónak nézik.

Az elejtett borjúfókák kihalászásához is nagy türelemre volt szükség. Gyakran előfordult, hogy az elejtett állatok azonnal lemerültek a víz fenekére és a vadászok nem tehettek mást, mint siratták az orruk elől eltűnt zsákmányt. Ezért, ha vadászni mentek, kajakokat és felfújható gumicsónakokat vittek magukkal.

Az ezekben való csónakázás nemsokára egyik szórakozásunk lett. Ezek a csónakok elvittek kilométerekre a hajóktól, ahol egy nagy, néhol 700 méter széles szabad víz volt, amelynek partjaitól távoli útra lehetett indulni.

Igen élénkek voltak a politikai foglalkozások. Teázás közben mindennap felolvasták a legújabb híreket, amelyeket Poljanszkij rádión pontosan vett.

Kollektívánk rendszerint igen érzékenyen reagált minden politikai eseményre. Hiszen hajóink a szovjet terület részei voltak – mi pedig szovjet emberek. Ezért minden olyan eseményről szóló hír, amely országos fontosságú volt, nyomban eleven visszhangra talált és hosszan tárgyaltuk – úgy, ahogy hazai kikötőkben szoktuk.

Emlékszem, egy nap Poljanszkij aggasztó jelentést fogott a távolkeleti határról. Az állt benne, hogy a japán katonaság a Poszet körzetben, a Haszan-tónál provokációt hajtott végre. Poszetet ismertem: gyakran jártam ott, amikor a Csendes-óceánon szolgáltam. A Haszanról viszont korábban nem hallottam. Ámde a többi szovjet emberrel együtt nemsokára mi is megismertük ezt a szót, és a Jeges-tengeren ugyanolyan büszkén ejtettük ki, mint Moszkvában vagy Vlagyivosztokban. Örültünk erős hadseregünk katonai sikereinek, amely jó leckét adott az elbizakodott japán szoldateszkának.

Mindennapi életünkben külön örömet jelentettek a születésnapi köszöntések. Ezeket a napokat nagy ünnepélyességgel, vidáman megünnepeltük. Mindenkinek joga volt bárkit meghívni az összes hajóról. A hajó kapitánya megajándékozta az „újszülöttet". A más hajókról meghívottak szintén ajándékokkal érkeztek.

A jég mozgása már rég megszűnt. Csendes, ködös idő lett, júliusban mindössze négy napon volt derült idő.

A hajózásra való felkészülés befejeződött. Július 29-én a kormány szárnyait megtisztítottuk a jégtől, és előremenetben kézzel egyszer megforgattuk a gépet. A gépészek közben éberen figyelték minden egyes szelep és csapágy működését. De aggodalomra nem volt ok: a gép teljesen rendben volt.

Andrej Georgijeviccsel együtt ellenőriztük a girokompaszt és a többi elektronavigációs műszert. Augusztus végére a girokompaszt üzemképes állapotba hoztuk, és amikor a hajó dinamója áramot

107321 Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár 36

adott, rotorja normális fordulatszámmal járt: úgy működött, mint egy jó óra.

Mint már említettem, a hosszú és nehéz téli idény után hajónk nem mutatott valami vonzó külsőt. Kormos volt, a hajótestről lepattogzott a festés és megrozsdásodott. Közben mindennap egyre jobban reméltük, hogy jönnek a jégtörők és kiszabadítanak bennünket.

Fel kellett készülni fogadásukra. Augusztus közepe táján elkezdődött a rohammunka: a kapitánytól a hajószakácsig mindenki hozzálátott a hajó takarításához, mosásához és festéséhez.

Hajónknak most már illendő külseje volt. Minden gépezet teljes készenlétben, még a géptávíró is úgy kopogott, mintha útra indulnánk. Éjfélkor a gépészek begyújtottak a kis kazánba. A „Szedov" 10 hónap óta először gőzt fejlesztett: működésbe akartuk hozni a kormánygépezetet, hogy véglegesen tisztázzuk, mennyire engedelmeskedik neki a jégtől eltorzított kormány.

Csakhogy a kormány állapota nem nyugtatott meg bennünket, és erősen lehűtötte az ünnepi hangulatot. Bár a kormánygépezetet a maximális terheléssel működtettük, a lapátot jobbra mindössze 8, balra pedig 10 fokkal sikerült elfordítani. A gépészek és a matrózok másfél órán át vesződtek a kormánygépezettel, állandóan forgatták a lapátot, de ettől az elfordulás szöge nem növekedett.

Csak a vontatásban reménykedhettünk. Ha a „Szadko" vagy a „Maligin" maga után húz bennünket, akkor a jégtörő után valahogy elvergődhetünk a szabad vízig.

A „Szedov" egyedül marad

A Laptyev-tenger jégtábláin még néhány hajó telelt. Mindegyikük feladatot teljesített a sarkvidéken. Az egyik nyugatra, a másik keletre szállított rakományt, jégtörők kísérték őket. A jégtörők hidrográfiai munkát végeztek.

A hajózás végén az északi-tengeri út nyugati szakaszain amúgy is nehéz jégviszonyok a Laptyev-tengeren erősen rosszabbodtak.

Észak felől jégtömegek indultak el és elzárták a Vilkickij-szorost. A hajók jégcsapdába kerültek. Mindennek tetejébe, a Laptyev-tengert a szokásosnál hamarabb borította be a friss jég, ami még jobban megnehezítette a hajózást. A téli idény a kereskedelmi hajók és a jégtörők számára nyugtalanul telt. Aggasztotta őket a gyakori jégmozgás. A tél közepén elpusztult a „Rabocsij" gőzös: szétnyomta a jég. Tyikszi kikötőben, ahol a kereskedelmi hajók és a jégtörők szenet vettek fel, nem volt elég szénkészlet. Ennek következtében majdnem minden, a Laptyev-tengeren tartózkodó hajó a telelési helyen maradt.

Ha a gyengébb „Tajmir" és „Murman" jégtörőket nem számítjuk, az 1938. évi jégtörő műveletek tervébe egyedül csak a „Jermak"-ot lehetett beiktatni.

A leningrádi munkások rendkívül rövid idő alatt kijavítottak minden sérülést és rongálódást, amelyet a sarkvidék a jégtörőnek okozott, és 1938 legelején, amikor a Finn-öbölben még méteres volt a jég, a „Jermak" áttörte ezt a jégblokádot és a Grönlandi-tengerre indult, Papanyinék jégtáblája felé.

Ez volt a „Jermak" diadalútjának első szakasza. Utána kora tavasszal, jóval a sarkvidéki hajózás megindulása előtt, teljesen váratlanul a következő rádiótáviratot kaptuk a „Ruszanov", a „Proletarij" és a „Rosal" hajók kapitányaitól:

„Tegnap a »Jermak« nyomában kifutottunk. A megolvadt részeken haladunk. A telelésnek vége. Önöknek és karaván juknak minél hamarabbi kiszabadulást kívánunk."

Ezek szerint a „Jermak" merész, igen korai kifutásával áttörte a súlyos jégtáblákat, megközelítette a Ferenc József-földet és elvitte onnan a telelő hajókat.

Később az éterből egymás után hallottuk a jobbnál jobb örömhíreket. Július elején a „Jermak" a Dickson-öbölbe ment, ellátta szénnel az ott telelő hat faszállító hajót és kisegítette őket a szabad vízre. Utána áttört a „Litke" jégtörő karaván jához, amely a Vilkickij-szorosban a Bolsevik-sziget közelében telelt, és augusztus 6-án kiszabadította fogságából. A hajók a „Jermak" által nyitott csatornán keresztül elérték a Kara-tengerben levő Russzkij-szigetet. A „Litke" azonnal bekapcsolódott a hajózásba.

Nagy tettet hajtottak végre a komszomolista „Kraszin" jégtörő

tengerészei. A kegyetlen sarki éjszakában bátor kapitányuk, M. P. Belouszov vezetésével a parton megszervezték a szénbányászatot. A vájárrá lett tengerészek a tél folyamán ellátták hajójukat fűtőanyaggal, és a „Kraszin" nem várva meg a „Jermak" megérkezését, gőzt fejlesztett és elkezdte a „Lenin" jégtörő hajókaravánjainak a kivezetését a sodródó jégtáblák közül.

Mi nagy figyelemmel kísértük ezeket a hallatlanul gyors ütemben kibontakozó műveleteket. Kibogozták egyiket a másik után. A „Jermak", mint valami hatalmas óriás, dühödten zúzta és mállasztotta a jeget. És bárhova ment, mindenütt győzelem kísérte. Mindössze 2 hónap alatt nyugattól keletre majdnem az egész Sarkvidéket bejárta és közben tucatjával szabadította ki a hajókat sarkvidéki fogságukból!

Amikor a sodródó hajókaraván környékén olvadás keletkezett, egyre biztosabbak voltunk abban, hogy a mi hajóinkat is ki lehet szabadítani a jégből.

Igen nagy kár lenne elszalasztani ezt a kedvező időt: a rövid sarkvidéki nyár végéhez közeledett, s napról napra várható volt a hőmérséklet csökkenése és az új jég megjelenése.

Augusztus 20-án teljesen váratlanul, amikor az Északi szélesség 82° 36' 2" és a Keleti hosszúság 136° 47' helyzetben voltunk, rádión „expressz" távirat érkezett, amely hallatlanul megörvendeztetett bennünket:

„Kupcsin pilóta felderítése a 78° 30' szélességig szabad vizet fedezett fel. Indulunk északra. Seveljov."[1]

A „Jermak" 7 nap alatt átverekedte magát hozzánk. Hogy ne keltsen bennünk hiú reményeket, parancsnoksága közölte, hogy mélységi jégfelderítést végez. És mi csak akkor értettük meg azt, hogy mit kell érteni ezen a felderítésen, amikor a jégtörő koordinátái majdnem megegyeztek a mieinkkel.

Augusztus 28-ra virradó éjjel a gépészek gőz alá helyezték a kazánokat. A hajó áramfejlesztő gépe zümmögni kezdett. A fedélzeti brigád befejezte annak az óriási, 3 méter hosszú, 60 centiméter átmérőjű manilakender kötélnek a fonását, amelyet hajónk orrára

[1] M. I. Seveljov a Glavszevmorputy – az Északi-tengeri Útigazgatóság – helyettes vezetője, a „Jermak" fedélzetén tartózkodó expedíció parancsnoka.

szándékoztunk erősíteni abban az esetben, ha rövid vontatókötélen kell követnünk a „Szadkó"-t.

Jóval éjfél után ki-ki a hálóhelyére ment, hogy egy keveset aludjék. Még jóformán el sem szundítottam, amikor hirtelen azt éreztem, hogy valaki rázza a vállamat. Kinyitottam a szememet. Poljanszkij, a főrádiós állt az ágyam mellett. Szeméből öröm sugárzott.

– Kapitány – mondta –, dél-délnyugaton a „Jermak" jégtörő látszik.

Az álom rögtön kiment a szememből. Felpattantam és sietve kiadtam a parancsot:

– Személyzetet ébreszteni!

– Értettem, személyzetet ébreszteni! – ismételte Poljanszkij, és máris eltűnt az ajtóban.

A közfal mögött Andrej Georgijevics már felöltözött. Látcsövet ragadtunk és kirohantunk a parancsnoki hídra. Poljanszkij nem tévedett. Messze-messze, egészen a látóhatárnál, füst kavargott, és láttuk a jégtörő árbocát, amely olyan vékony volt, mint egy tű.

Néhány perc múlva a „Szedov" mind a 11 embere kint volt a fedélzeten. A többi hajón is mozgás látszott. Az emberek mindenütt felmásztak az árbockeresztfára és a felépítményre, hogy jobban szemügyre vehessék a hatalmas vendéget. Éreztük, hogy még a „Jermak" erős gépei is igen nehezen küzdik le a jég ellenállását. A távcsővel láttuk, hogy a hajó gyakran megáll, aztán lassan hátrasiklik és újból nekiszalad a jégmezőnek.

Senki sem akart lefeküdni aludni. A fedélzeten és a gépházban az emberek befejezték a menet utolsó előkészületeit. A „Jermak", reménységünk és büszkeségünk, itt volt a közelünkben, a 83. szélességi körön túl.

Reggel 7 óra. A „Jermak" a jégtáblák között lassan közeledik a „Szadkó"-hoz, amely a legközelebb van hozzá. Irigyeljük a hajó személyzetét – ők üdvözlik elsőnek a kedves vendégeket. Üdvrivalgás hallatszik. Újra felhangzik a „Hurrá!" kiáltás. A „Jermak" azonban nem áll meg. Takarékoskodik az idővel és a fűtőanyaggal. Az egymásra csuszamlott jégtáblákat széttörve megkerüli a „Szadkó"-t. Utána megfordul és a szűz területen, a jégmezőkön, az egy év alatt általunk taposott ösvényeken keresztül elindul a „Szedov" felé.

Többször figyeltem a jégtörők munkáját, sokszor dolgoztam a „Kraszin"-on, és jól ismerem az acélóriások lehetőségeit. De most, amikor látom, hogy a „Jermak" hogyan bánik el azokkal a jégtáblákkal, amelyekkel szemben mi tehetetlenek voltunk, ezek a lehetőségek különösen meggyőzőek.

Nyolc órára a „Jermak" szorosan megközelít bennünket. Legalább annyira meleg fogadtatásban részesítjük, mint a „Szadko" személyzete. Ámde a jégtörő ezúttal sem áll meg. Kört ír le, megsúrolja hajónk bal oldalát, és a sokméteres jégtáblák leválnak, egymásra fordulnak és széttöredeznek.

A „Szedov" környezetének megszokott, állandó képe néhány perc alatt gyökeresen megváltozik.

A „Jermak" parancsnoki hídjáról szócsövön keresztül valaki átkiált:

– Készüljetek fel a vontatásra!

– A vontatásra felkészültünk! – válaszolom.

A „Jermak" pedig már megy is a „Maligin"-hoz. Miután körülötte az egész jeget feltörte, megáll közvetlenül a jégtörő gőzös oldala mellett, mintha egy kicsit pihenni akarna. A látcsőben látom, hogy mindkét hajó fedélzetén szaladgálnak az emberek. Elkezdik a szén átrakását a „Jermak"-ról a „Maligin"-ra.

Húsz órára minden előkészület befejeződik. A „Jermak" elvált a „Maligin"-tól és elindult felénk. Egész szorosan a „Szedov" jobb oldala mellé állva lehasította annak a jégmedencének egy részét, amelyben a hajó feküdt, és farával szorosan orrtőkénk mellé állt.

– Kapd el a végét! – hangzott a vezényszó.

A „Szedov" orrán lázas munka folyt. Mindenki, aki nem volt beosztva a gépek mellé, a rádiós és az orvost is beleértve, fogta a kötél végét, beleerősítette a horgony kötésnyílásába és a drótkötél alá fagerendákat helyezett.

A vontatókötelet 15 perc alatt felerősítettük. A „Jermak" megpróbálta elmozdítani hajónkat a helyéről. A vastag acélkötél húrként megfeszült. A gerendák recsegtek és eltörtek. Meg kellett erősíteni a rögzítést. Fél óra sem telt el, amikor az egyik pót-vontatókötél fütyülve elszakadt. A vége majdnem leütötte orvosunkat, Szoboljevszkijt, aki a hajó orrán állt.

A hajók megálltak. Elkaptuk és rögzítettük az új vontatókötelet.

A „Jermak" folytatta útját. Negyven perc múlva a „Szedov" bal oldalán függő óriási jégmedence egy része levált, és hajónk hirtelen az ellenkező oldalra fordult. Most 25 fokkal balra dőlve követtük a „Jermak"-ot.

A „Jermak" tatja mögött a súlyos teherrel igen lassan haladt. A vontatás erősen hátráltatta. Nem tudott szabadon és bátran hátrafelé menni, hogy utána nekifutva széttörje a vastag jeget, mint ahogy azt ilyen körülmények között a jégtörő sorhajó általában tenni szokta.

Tíz perc múlva a „Jermak"-ról felszólítottak bennünket, indítsuk meg a gépet, hogy ily módon csökkentsük a vontatókötél feszülését. A „Szedov" faránál felmorajlott a hajócsavar. De újabb 10 perc múlva a vontatókötél ismét elszakadt.

Két óra alatt a hajó még egy mérföldet sem tett meg. Nem lehetett tovább kínlódni a vontatással. És a „Jermak", miután lekapcsolt, egyedül a „Maligin"-nal haladt előre, hogy kipuhatolja a legkönnyebb utat és csatornát nyisson.

A „Szedov" és a „Szadko" helyben maradt. Az emberek nagyon kimerültek és elfáradtak. Már teljes 24 órája nem aludtunk. Idegeink óriási feszültsége segített megállni lábunkon, hiszen ezekben az órákban dőlt el a hajók sorsa. És akkor egyszer csak megkaptuk a komoly hírt, amely eldöntötte a „Szedov" sorsát.

A hajó orrán álltam, amikor odajött hozzám Poljanszkij. Kezében két rádiótávirat fehérlett.

Némán átnyújtotta a lapokat és figyelmesen vizsgálta arckifejezésemet, miközben olvastam:

„»Szadko« – Hromcovnak. »Szedov« – Bagyiginnak. A »Jermak« elvesztette bal hajócsavarját. A »Szedov«-ot nem tudja vontatni. Javasolom a »Szadkó«-nak, vegye sürgősen vontatóra a »Szedov«-ot és próbáljanak követni bennünket. Seveljov."

„»Szedov« – Bagyiginnak. Ha a vontatás a »Szadko« segítségével nem sikerül, kénytelen leszek a »Szedov«-ot itthagyni második telelésre, csak a »Maligin«-nal és a »Szadkó«-val távozom. Jelentse, milyen ellátásra van szüksége.

Számítson rá, hogy a jövő évben tavasszal ugyanolyan repüléseket hajtunk végre, mint a múlt tavasszal, s e célból a Rudolfon, Kotyelnijen és Cseljuszkinban támaszpontokat szerveztünk. Seveljov."

Második telelés! Komor gondolataim viharsebességgel kergették egymást. Ittmaradni a megsérült hajóval a sarki körzetben, ismét egy évig nem látni a családot, még egy évet tölteni sötétben, viharok, hóviharok közepette, a mozgó jégtáblák között... De más kivezető út nincs.

Poljanszkijra néztem. Ő még mindig vizsgálódva szemlélt és nem akarózott távoznia. Megértettem őt. Szeretett beszélni gyermekeiről – Vityáról és Zojecskáról, arról álmodozott, hogy viszontlátja őket. És természetesen, most sokat adott volna, ha megengedem, hogy a „Jermak"-kal délre távozzék.

– No, mi van? – kérdeztem bizonytalanul.

– Hát semmi... – felelte ő ugyanilyen bizonytalanul.

– Majd még beszélünk, Alekszandr Alekszandrovics – mondtam –, de hát maga tudja, hogy ez milyen fontos dolog – a rádióösszeköttetés sodródás közben. Ami pedig a rádiótáviratokat illeti, egyelőre senkinek egy szót sem...

– Ez világos – felelte Poljanszkij, és lassú léptekkel elindult kabinja felé.

Hajnali 3 óra. A hajó orrán tovább folyt a robammunka: előkészítették a szabadontartót és a gerendákat a „Szadko" vontatókötelének a rögzítésére. Az emberek még nem tudták, milyen kevés reményünk van arra, hogy kijutunk a sodródásból.

Hívattam Andrej Georgijevicsot. Két álmatlan éjszaka után alig állt a lábán.

– Olvassa – mondtam, és átnyújtottam neki a rádiótáviratokat.

Ő figyelmesen elolvasta őket, elgondolkodott, majd újra elolvasta és kérdőn nézett rám.

– Átmehet a „Jermak"-ra – mondtam neki. Gondoskodom a váltásról. Ön beteg és pihenésre van szüksége.

– Maradok, Konsztantyin Szergejevics – felelte határozottan.

– Gondolja meg, Andrej Georgijevics! A második telelés igen nehéz lesz.

– Meggondoltam.

Keményen kezet szorítok a hűséges bajtárssal.

Sohasem bántam meg, hogy Andrej Georgijevicsnak felajánlottam a helyettesi beosztást. Több mint 2 évig együtt hajóztunk a „Kraszin" jégtörőn és jól ismertük egymást.

Fél óráig a „Szadko" fara mögött álltunk és rögzítettük a vontatókötelet. A ködös félhomályból nemsokára előbukkant a „Jermak" roppant nagy teste. A jégtáblák között nehezen bukdácsolva a „Szedov" felé tartott és szorosan mellé állt.

Seveljov és Alekszejev, a Szovjetunió Hősei[1], felmentek a „Szedov" fedélzetére. Részletesen elmondták, hogyan történt a baleset. A „Jermak" bal oldali gépének a tengelye eltört és a vége a csavarral együtt lesüllyedt a tenger fenekére.

– Személyzetüket minden eshetőségre fel kell készíteni – mondta Seveljov. – Az embereknek tudniuk kell, mi vár rájuk. Ha a „Szadko" nem tud megbirkózni a vontatással, ittmaradnak. Amíg a vontatásra felkészülünk és amíg tanácskozunk, mindenesetre megkezdjük a szén és a felszerelés átrakását.

Reggel 6 óra 30 perckor működésbe léptek a daruk. A „Jermak"-ról „légiúton" benzineshordók, élelmiszeres-ládák, zsákok és bálák érkeztek a „Szedov"-ra. Seveljov megparancsolta, hogy minden jót, ami csak a jégtörő raktáraiban van, rakjanak át hajónkra.

Ezalatt szűk társalgó kabinunkba összehívtuk gyűlésre a személyzetet. Elmondtam, hogy a hajónak még egy telelésre itt kell maradnia.

Nehéz percek voltak. Barátaim arcán meglátszott, hogy nagy harc dúl bennük. Úgy látszik, mindegyiküknek eszébe jutott az elmúlt tél. Akkor 270-en voltunk. Ez volt az első tél. Három hajónk volt. Hogyan maradjunk most a jégen egy maroknyi emberrel a bezáródástól megcsonkított egyetlen hajón?

Elhatároztuk, hogy gondolkodási időt adunk az embereknek. Egymás után jöttek hozzám a tengerészek, akik vissza kívántak térni a szárazföldre. Az egyiknek gyógykezelésre volt szüksége. A másik egyetemre akart menni. Scselint komoly családi okok szólították haza.

Miközben a kajütben Scselinnel beszélgettem, Butorin szó nélkül a zsákjába rakta a holmijait.

– Dmitrij Prokofjevics, hát maga hova megy? – kérdeztem.

Az morc képpel válaszolt:

[1] M. I. Seveljov és A. D. Alekszejev az 1937. évi északi-sarki repülésért kapta meg a Szovjetunió Hőse címet.

– Nos... látom, maguknak itt rám nincs szükségük. Megyek a „Jermak"-ra...

A helyzet minden komolysága ellenére sem tudtam megállni, hogy el ne mosolyodjak: a fedélzetmester hiúságát bántotta, hogy mást próbáltunk rábírni a maradásra, nem pedig őt.

– Dmitrij Prokofjevics, hát tényleg nem érti, hogy magának okvetlenül maradnia kell? Magán kívül ki ismeri olyan jól a „Szedov"-ot? Én semmit sem mondtam magának, mivel meg voltam győződve róla, hogy minden rábeszélés nélkül önként marad...

Butorin bizalmatlanul nézett rám és felsóhajtott:

– Igazat beszél?

Aztán némi gondolkodás után elmosolyodott:

– No, hát akkor ez egészen más...

Utána zsákját fürgén ágya alá rejtve a fedélzetre szaladt.

Semjakinszkijt, a szakácsot azonnal elengedtem. Betegeskedett és a „Jermak"-on azt ígérték, hogy küldenek két hajószakácsot.

A gépészek közül kénytelen voltam elengedni Rozov főgépészt. Miután a Henrietta-szigetnél kirakodás közben a csörlő leszakította ujjait, nem tudott úgy dolgozni, ahogy kellett és nagyon idegeskedett. De Alferovtól és Tokarjovtól nehéz megválni, bár mindkettőnek nyomós okai voltak arra, hogy visszatérjenek a kontinensre.

Közben engem hívattak a jégtörőre: mialatt Andrej Georgijevics vezetésével folyt a szén és a felszerelés átrakodása, Mark Ivanovics Seveljov a „Jermak" társalgó kajütjébe hívatta mindhárom hajó kapitányát, hogy véglegesen döntsenek a „Szedov" sorsa fölött. A tanácskozás résztvevőit a végsőkig kifárasztotta a már teljes három nap óta tartó küzdelem a jéggel. De valamiért egyikük sem akart aludni. Csak a duzzadt, vörös szemek árulkodtak: nem kell sok és ezek az emberek leesnek a lábukról.

Szorokin, a „Jermak" kapitánya szólalt meg elsőnek:

– Tilos szélességekre hatoltunk be. Ez óriási kockázat. Ha nem akarunk a hajókkal együtt telelni, azonnal el kell indulnunk dél felé.

A következő elhatározás született: a „Jermak", a „Szadko" és a „Maligin" elindul délnek. A „Szedov" a sodródásban marad. A „Jermak" személyzetéből kiegészül a „Szedov" személyzete. A „Szadko" jégtörő gőzös nem fogja vontatni a „Szedovot".

A további események sorrendjére csak homályosan emlékszem.

Megviselt az egész napi fáradtság és az idegfeszültség. Most szinte ködben vonulnak el előttem ismerős és ismeretlen emberek, akik a hajó gyomrának kinyitott nyílásainál szorgoskodnak, a hajók elmosódó körvonalai, a fenyegető felhős ég, a „Szedov" körüli szürke és nedves jégtáblák, amelyeket baljós rőt fény világít meg . . .

Hány napja, hány órája áll szorosan egy csomóban a „Jermak", a „Szedov" és a „Szadko"? Az idő oly lassan és ugyanakkor oly gyorsan halad. A jéghelyzet rosszabbodott. A „Jermak"-on minden perc állást számon tartottak. Mielőtt a jégtörő a „Szadkó"-t elviszi délre, annyi felszerelést és élelmiszert kell átrakni a „Szedov" fedélzetére, amennyit csak lehet. Mindenre gondolni kell, mindent meg kell szerezni – még vitorlavászon kesztyűket is a fűtőknek, hidrológiai tájékoztatókat meg papírt. Hiszen minden mulasztás miatt hosszú ideig fogunk bánkódni és egymásnak teszünk szemrehányást: hogyan lehetett erről vagy arról megfeledkezni?

Andrej Georgijevics a hajó elején áll, a felépítmény falához támaszkodik és kesztyűs kezével izzadt homlokát törölgeti. Már-már elhagyja ereje. Rumke, a „Szadko" parancsnokhelyettese a segítségére siet. Ő szervezi a felszerelés átrakását, hajójáról mindent odaad, amit csak lehet, vezényel, rábeszél és ösztökéli az embereket. A „Szedov" fedélzetén már nincs hely, ahova az árukat rakják. Ezért a „Szadkó"-ról egyenesen a jégre rakják ki – nekünk elég időnk lesz arra, hogy összeszedjük őket.

Egyszer csak kétségbeesett visítás hallatszik, ez a hang ezeken a szélességeken annyira hihetetlen: Getman és Meger, a „Jermak"-ról kapott két szakács éber felügyelete alatt két eleven disznót raknak át. A darura függesztve a levegőben teszik meg az utat, és eltűnnek hajónk nyitott gyomrában. Nyolc zsák takarmány és egy köteg szalma követi őket – új, négylábú utasaink számára.

A rádiósok tartalék-rádiókészülékeket cipelnek a hajóra. A gépészek Matvej Matvejevicstól két motort vesznek át – a „Szimamotó"-t és a „Cservonij dvigunt"-t.

Nekem nincs időm arra, hogy alaposabban megismerkedjem az új emberekkel, akik átjönnek a „Szedov"-ra. Sokan akarnak telelni. Már negyvenen jelentkeztek a „Jermak" politikai munkásánál, matrózok, fűtők, gépészek.

A jégtörő orvosnője engedélyt kér Seveljovtól, hogy felválthassa a szívbajban szenvedő Szoboljevszkijt.

Hosszú és nehéz időszakot fogunk eltölteni a jégsodrásban. Riadók százai várnak ránk, a jég tucatnyi alkalommal fogja pusztítani hajónkat – egy nőnek nehéz lenne ilyen helyzetben. Szoboljevszkij odajön hozzám és röviden odaveti:

– Maradok.

Most Poljanszkijen van a sor. Hosszasan beszélget Seveljovval, utána hozzám jön:

– Maradok.

A „Jermak" politikai helyettese egy kék munkásruhát viselő, magas, sovány embert hoz oda hozzám: előreugró homlok, mélyen ülő kutató szem, erősen összeszorított, kissé duzzadt ajak.

– Ismerkedjenek meg egymással. A negyedik gépész, Dmitrij Grigorjevics Trofimov. Derék ember. Részt vett a „Litke" első sarkvidéki útján, keletről nyugatra. Főgépésznek ajánlom ...

Trofimov erősen megszorítja kezemet és elmosolyodik:

– Eltúlozza a dicséretet ...

Rövid, tárgyszerű beszélgetés – és az új főgépész sietve elmegy megkeresni Rozovot, hogy átvegye tőle a gépet.

A gépterem sorsáért már nem kell aggódnunk.

Elhatároztam, hogy a „Szadko" jégtörő gőzösről átveszem Viktor Bujnyickij egyetemi hallgatót, aki tudományos megfigyelésekkel foglalkozik. Neki is sikerült átkerülnie hajónkra.

A „Jermak" és a „Szadko" már gőz alatt állt. Közeledtek a búcsú percei. A „Szedov"-on maradt kommunistákat és komszomolistákat összegyűjtöttük a társalgóba. Leültek a nagy asztalhoz. Körülhordoztam rajtuk tekintetemet. Nem vagyunk olyan sokan, de nem is kevesen. Két párttag – Trofimov és én –, meg egy tagjelölt – Nyedzveckij – és öt komszomolista – Bujnyickij, Saripov, Meger, Getman és Bekaszov.

Egy kérdés volt a napirenden: a párt- és komszomolcsoport megszervezése és a pártszervező megválasztása.

Nem sokáig vitatkoztunk: a jelölt magától kínálkozott. Ki más vállalhatná el a csoport vezetését, ha nem Trofimov, a rendjellel kitüntetett, sarkvidéki tapasztalatokkal rendelkező ember, aki 1931 óta tagja a pártnak.

A határozatot egyhangúlag hoztuk meg. Utána elbúcsúztunk a „Jermak" expedíciójának a taggyűlésen jelenlevő vezetőitől.

A „Jermak"-ról egyre újabb ajándékokat hoztak. Cukorkát, süteményt, szárított gyümölcsöt és egyéb finom falatokat tartalmazó csomagokat nyomtak a kezünkbe. Seveljov az utolsó percben elhozta nekem Nansen „Éjben és jégben" c. vastag könyvét. Bedugtam vattakabátom hajtókája mögé, felmentem a parancsnoki hídra és körülnéztem.

Kitört a hóvihar. A „Szadkó"-t mintha géz rejtette volna el előlünk. A fehér lepelen keresztül csak homályosan láttuk körvonalait. Erős, hideg szél fújt. A „Jermak" három hosszú kürtszóval jelezte az indulást.

Felbúgtak a hatalmas gépek, csikorogtak a jégtáblák. A jégtörőnek az erőfeszítéstől remegő nehéz teste szétzúzta a jégmezőt, amely mellett a „Szedov" állt. Utána a „Jermak" és a „Szadko" lassan megindult dél felé.

Az órára néztem. Augusztus 30-a volt, 2 óra 30 perc.

Szemünket nem vettük le a távozó hajókról. A sűrű hóvihar gyorsan eltakarta előlünk a „Jermak" és a „Szadko" körvonalait. Csak a hajókürtök szava emlékeztetett rájuk: még itt vagyunk, egész közel hozzátok. De nemsokára a kürtök is elhallgattak. Ott álltunk teljesen egyedül az apró darabokra töredezett jégmező közepén, amelyet befedtek a hópelyhek.

A „Szedov" erősen oldalra dőlve és a jégre támaszkodva állt, mint valami sebesült óriás, akit a csata kellős közepén elhagyott az ereje. A tüzelőtérben még égett a tűz, a kazánokban még forró volt a gőz eleven lehelete, de nemsokára ki kellett aludnia. A gépet ismét szét kellett szedni, fel kellett állítani a kis kályhákat, salakkal hőszigetelni a lakóhelyiségeket, elkészíteni a kis petróleum mécseseket – fel kellett készülni az új sarki éjszakára.

Mindenekelőtt azonban pihenőt kellett adni az embereknek, hogy kialudhassák magukat. És amikor a „Szadkó"-ról ledobott utolsó ládákat is felszedtük a jégről, mindenkit meghívtam a társalgó kajütbe vacsorára, bár az a napszak szempontjából inkább beillett reggelinek.

Meger szakács, aki debütált ebben a szerepében, komikus ünnepélyességgel tette az asztalra a friss sült burgonyát. A „Szedov" régi „lakosai" lelkesen fogadták a rég nem látott ínyencfalatot.

Elrendeltem, hogy hozzanak néhány üveg bort, és pohárköszöntőt mondtam a régiek és az újak egészségére, a kibővült család egységére és a jövendő tudományos munkák sikerére. És bár mindnyájan nemrég nehéz perceket éltünk át, amikor a távozó hajókat néztük, e szavak eleven visszhangra találtak. A hajókkal együtt a kételyek és a habozás is eltávozott. A visszavonulás útja el volt vágva. Nem maradt más hátra számunkra, mint a hosszú és szívós harc a jéggel.

Amikor visszatértem kajütömbe, a nyitott ajtóban Andrej Georgijevicset pillantottam meg. Mélyen az asztal fölé hajolva írt valamit. A válla felett átnézve azt láttam, hogy helyettesem parancsot fogalmazott: „A személyzetnek a szárazföldi szállításra átvezényelt telelő tagjai: 1. Rozov, N. N. – főgépész, 2. Scselin, V. A. – matróz-búvár, 3. Semjakinszkij, V. Sz. – szakács.

Mostantól kezdve a »G. Szedov« jégtörő gőzös telelőinek személyi állománya a következő:

1. Bagyigin, K. Sz. – kapitány, második éve telel
2. Jefremov, A. G. – a kapitány helyettese, második éve telel
3. Trofimov, D. G. – főgépész
4. Tokarjov, Sz. D. – másodgépész, második éve telel
5. Alferov, V. Sz. – harmadik gépész, második éve telel
6. Szoboljevszkij, A. A. – orvos, második éve telel
7. Bujnyickij, V. H. – a kapitány második helyettese[1], második éve telel
8. Poljanszkij, A. A. – főrádiós, második éve telel
9. Bekaszov, P. M. – rádiós
10. Butorin, D. P. – fedélzetmester, második éve telel
11. Gamankov, J. I. – első osztályú matróz
12. Nyedzveckij, N. M. – gépész
13. Saripov, N. Sz. – első osztályú fűtő, második éve telel
14. Getman, I. I. – fűtő
15. Meger, P. V. – szakács."

Az őrséget kivéve 10 perc múlva az egész hajó mély álomba merült. A jégtáblák körülvették hajónkat és észak felé sodorták.

[1] Fél év múlva Bujnyickijt, kérésére, hajóparanccsal hidrográfussá nevezték ki.

A második sarkvidéki éjszaka előtt

A komor, vigasztalan ég alacsonyan lóg a tenger felett. Észak felől hideg, nedves szél fúj. A levegőben porhó száll. Rátelepszik a piszkossárga, nyáron megolvadt jégre, betölti a vízmosásokat, és a nedves, kásás hó külső kérget alkot rajta, ellepi a hajó fedélzetét. Az oldalra dőlő magányos „Szedov" mozdulatlanul áll az ólomszürke vízben úszó jégtörmelékek között.

A hallgatag, keveset aludt emberek szorosabbra húzzák vattakabátjukat. A nedvességtől meggémberedve hosszú ideig néznek dél felé – oda, ahol a jégmezőkön elvesztek a „Jermak" és a „Szadko" nyomai.

A késő őszi, egyhangú sarki tájból áradt az unalom. Akárcsak egy évvel azelőtt, most is az otthon és a hozzátartozók utáni vágy szorongató érzése szaggatta a lelkeket. Önkéntelenül is eszünkbe jutottak az első telelés aggasztó éjszakái, amikor kivétel nélkül mindenki a fedélzeten volt, hogy megmentse ezt a hajót, amely a jég támadásainak kiszolgáltatott céltáblája volt. Vajon milyen meglepetéseket tartogat számunkra a második sarki éjszaka?

Társaim komor arcára nézve láttam, hogy mindegyikük a maga módján élte át a távozó hajóktól való elválást – voltak, akik örömteli izgalommal, már előre élvezve a jövő tudományos felfedezéseinek érdekességét, mások romantikus lelkesedéssel kalandokat vártak, ismét mások mélységes aggodalommal és nyílt félelemérzéssel: vajon kibírnak-e idegeik még egy telet?

Ámde igen hamar mindegyikük csak egyre gondolt, arra, amit a nép bölcsessége közmondás formájában röviden és nyersen így fogalmazott meg: aki á-t mond, mondjon bé-t is.

A felelősség összekovácsolta és egyesítette az embereket. Emlékeztette őket arra, hogy bármennyire különböző is jellemük és ízlésük, élettapasztalatuk, most egyek, bármilyen nehéz lesz is helyzetük, az egész kollektíva egyesült erőfeszítésével le kell küzdeniük minden akadályt és győztesként kell kikerülniök ebből a küzdelemből.

És már az első naptól, sőt e nap első órájától kezdve láttam,

hogyan indul meg a kollektíva sajátos kikristályosodása, amelynek magvát a hajó régi emberei alkották.

„Különféle, egymástól igen eltérő emberek jöttek össze a hajón. És mindegyikhez egyénileg meg kellett találni a közeledés módját, a külön kulcsot. Még sok víz folyik el addig, amíg mindegyikükből igazi sarkvidéki tengerész lesz. De mégis az lesz belőlük. A kollektíva csinál belőlük tengerészt."

Ezeket a sorokat írtam aznap este naplómba.

Nagy és felelős munka állt előttünk – hajónkat a telelésre az úszó jégtáblák közé kellett állítanunk. Előtte hosszú ideig szemléltem a környező jégmezőket, igyekeztem kikeresni azt a helyet, amely a legjobban védve van a nyomástól. Ámde a „Jermak" manőverezés közben annyira felaprózta a jégtáblákat, hogy nehéz volt kiválasztani az alkalmas helyet.

A választás végül egy széles és vastag, kb. egy négyzetkilométernyi kiterjedésű területre esett, ahol a jégtáblák egymásra torlódtak. Ez teljesen biztosnak látszott. Ha valami jóvátehetetlen szerencsétlenség történne, itt valójában tábort üthetünk. A jégmező legnagyobb előnye az alakjában rejlett: nyugaton kissé bemélyedt, délen pedig egy nagy és masszív, tompa szarv alakú nyúlvány nőtt ki belőle. A jég nyugati széléhez állva azonnal védve voltunk három oldalról – délről, keletről és északról. Csak nyugat felől fenyegethettek bennünket a jégtáblák ütései.

A mentő jégmezőtől körülbelül 100 méter választott el bennünket. Egy üzemképes állapotban levő hajó számára ez semmiség. Ámde a megrongált kormányszerkezetű „Szedov" számára ez nem volt olyan egyszerű.

Gőzt fejlesztettünk és megpróbáltunk először előre, majd hátra menni. A hajó azonban makacsul jobbra forgott. Akkor elhatároztuk, hogy a kiszemelt állomáshelyre drótkötelek és jéghorgonyok segítségével fogjuk odahúzni hajónkat.

A körülöttünk minden teret betöltő törmelékjég között utat kellet keresnünk, a köteleket ki kellett húznunk a jégmezőhöz, hogy utána lassan a széléhez vontassuk hajónkat.

Hosszú és fárasztó manőverek után végre sikerült a „Szedov" orrát áterőszakolni az úszó jégtörmelékek és a jégmező között. Butorin, Bekaszov, Bujnyickij és Meger kötélhágcsón leereszkedett egy

kis jégtáblára és a hosszú kötelet vonszolva, egyik jégdarabról a másikra ugorva a jégmező felé futott.

Miután a helyszínre értek, a fedélzetmester kiválasztott egy ropakot, egy kis mélyedést vájt mögötte és jéghorgonyt állított bele. Ez erős vashorog, amely a ragadozó madár szörnyű karmára emlékeztet.

Amikor ezzel félig megvoltak, egy perc múlva nyikorogni kezdett a braspil, amelyhez a jéghorgonyhoz erősített drótkötél másik vége volt erősítve. A drótkötél rácsavarodott a csörlő dobjára, és nem engedte a hajó orrát jobb felé elfordulni. Ezzel egyidőben a gépet is megindítottuk. A gép és a csörlő segítségével a hajó orrát először a jégmezőhöz húzattuk, utána pedig melléje álltunk. Úgy álltunk a jégtábla mellett, mintha igazi kikötőben lennénk. Ünnepélyesen leeresztettük a kötélhágcsót. Most tartósan berendezkedtünk ezen a természetes horgonyzóhelyen.

Elhatároztam, hogy a közeli napokban gazda módjára birtokba vesszük a jégmezőt: kirakjuk a biztonsági készleteket és sátrakban helyezzük el, tartalék üzemanyagraktárat létesítünk, kunyhót építünk a mágneses megfigyelések céljára, mérőléceket állítunk ki a jég hízásának a megfigyelésére – egyszóval mindennel felszereljük a jégmezőt, amire csak szükség van.

A gépészek 17 órakor mindkét kazán alatt eloltották a tüzet. A hajó régi személyzete már hozzászokott a jég közötti sodródás viszonyaihoz, bennünket nem hangoltak le a kis vaskályhák, a hideg kajütök, a konzerv ebédek, az átnedvesedett nemezcsizmák és egyéb kényelmetlenségek. Azokra az emberekre azonban, akik újonnan jöttek hozzánk, ezek a sivár részletek leverően hatottak.

Ezt jól tudtuk és nagy elismeréssel gondolok vissza arra, hogy ezekben a napokban a régiek kivétel nélkül milyen érző és figyelmes társaknak bizonyultak.

Az új embereknek már az első napokban helyet kellett csinálni a hajón. „Általános népvándorlás" kezdődött, amitől mindenki felélénkült. A volt vörös sarokban – amelyet fél évvel azelőtt fedélközzé alakítottunk át – a régiek közül csak Butorin és Saripov maradt. Gamankov, Getman és Meger hozzájuk költözött. A fiatalok nyomban vidáman zsibongtak. Első perctől fogva sejteni lehetett, hogy a jókedvű Getman és Meger a hosszú téli estéken a

kályha mellett a társaság lelke lesz. Annyi esemény és kaland volt az ő készletükben, hogy saját gyakorlatukból mindenre volt találó vagy nem találó történetük, és harsogó nevetés töltötte be a fedélközt.

Alferov a kajütbe vitte át cókmókját, oda, ahol korábban Tokarjov és Rozov lakott. Velük együtt Nyedzveckij is átköltözött. Igaz, ebben a helyiségben nem volt külön kályha, de a társalgó kajütben felállított saját gyártmányú kemence füstcsöve fűtötte.

Trofimov és Tokarjov a főgépész megüresedett kajütjét foglalták el, és gyorsan nagyszerű rendet teremtettek benne. Új kályhát állítottak be ide.

Már csak Bujnyickijnak kellett helyről gondoskodni. A „Szadkó"-n brigádjával közös fedélközben lakott, holott munkája szempontjából okvetlenül külön sarokra lett volna szüksége. A deszka válaszfalakat szétszedve két kajütöt – amelyekben valamikor a kapitány helyettese lakott – egyesítettünk egy harmadikkal, amelyben korábban az iroda volt.

Bujnyickijhoz Bekaszov csatlakozott. A szomszédos kabint foglalta el, amely korábban a másodtiszté volt. Bujnyickij és Bekaszov átvágta a válaszfalat, egyesítette a két helyiséget, kályhát állítottak be, gyorsan rendbe hozták lakosztályukat, és két-három nap múlva a kajütök úgy néztek ki, mintha gazdáik mindig ott laktak volna.

Ezek a gondok annyira lefoglalták az embereket, hogy a nem régi aggodalmakat és élményeket elég gyorsan elfelejtették. Az emberek felvidultak és már nem gondoltak az eltávozott hajókra.

Augusztus 31-én olyan esemény történt, amely nagy port kavart a hajón.

A hosszú és nehéz nap után a legénység pihent. Elhatároztuk, kihasználjuk azt, hogy a hajó áramfejlesztője még működik és filmet vetítünk. Filmszínházunk „igazgatójának", Kolja Saripovnak a büszkesége volt.

Igaz, a mi mozink nem volt hangos mozi. A filmeket zenekísérettel vetítettük: valaki odaült a gramofon mellé, kiválasztotta kedvenc lemezeit és egymás után felrakta őket. A jól megtermett kozák nők a „Csendes Don"-ból a „Kínai szerenád" hangjai mellett úsztak a képernyőn, „Az égitestek fejlődésé"-t pedig a „Jablocska" kihívó hangjai mellett mutatták be. A lemezek más sorrendben is kapcso-

lódhattak a filmekhez – minden attól függött, hogy este ki volt ügyeletes a gramofon mellett.

Amikor pedig Saripov a filmet visszapörgette, a nézőnek fura érzése támadt: az emberek a vásznon nem előre, hanem hátrafelé mentek, ugyanúgy a vonatok is visszafelé robogtak, a tárgyak a nehézségi erővel ellentétben nem lefelé estek, hanem felfelé repültek. Egyszóval – és ezt bocsássák meg nekünk a rendezők – a legkomolyabb filmet is sikerült vidám komédiává változtatnunk.

Ezúttal különösen nagy volt az érdeklődés az előadás iránt: a 6 új ember még egyszer sem volt mozinkban, így számukra a filmek az újdonság erejével hatottak. A többiek számára ritka lehetőség adódott arra, hogy megfigyeljék, milyen hatással vannak megtépázott filmszalagjaink a friss nézőre.

Este 7 órára a társalgó kajüt legjobb helyeit már mind elfoglalták a nézők. Szerettem volna én is közéjük menni, de a fáradtság felülkerekedett és kabinomba mentem, hogy egy keveset pihenjek. Egy idő múlva valami lármára ébredtem. Félálomban suhogást és csörömpölést hallottam. Amikor a szememet kinyitottam, az ajtóban Andrej Georgijevics hátát láttam, aki az ágy melletti szőnyegről felvett puskámmal szaladt kifelé.

– Andrej Georgijevics, mi történt?

Helyettesem azonban már messze járt. A fedélzeten sietős léptek kopogtak. Kiáltások hallatszottak, utána elszórt puskalövések. Gyorsan magamra kaptam valamit és a fedélzetre rohantam.

A sötétben három jegesmedvét sikerült nehezen kivennem, amelyek a nagy torlasz mögött álltak, a hajótól 75 méterre. Egy bozontos anyamedve oltalmazta kölykeit, amelyek nem voltak nagyobbak egy házőrző kutyánál.

Úgy látszott, az egyik bocs megsebesült. Sántított, és nem volt hajlandó menni. Anyja nem értette, mi van vele és dühösen lökdöste. Tizennégy, lázba jött vadász rohant a medvék felé és vaktában lövöldözött.

A nőstény végre felfogta a fenyegető veszélyt. Sebesült bocsát otthagyva a másikat lökdöste és a két állat elvágtatott a hajótól.

Ily módon az első medvevadászat elég siralmasan végződött. Több száz kiló csodálatosan friss húst visszavonhatatlanul elvesztettünk, bár szinte önként kínálkozott a nyársra. A kíváncsi med-

vék egészen közel jöttek a hajóhoz, hogy jobban szemügyre vehessék a körzetükben felbukkanó különös tárgyat.

A medvevadászat nem szórakozás volt számunkra. Minden kiló friss hús – pótolhatatlan orvosság a skorbut ellen. Ezért a későbbiekben elővigyázatosabbak voltunk és nem ijesztgettük hiába az állatokat.

A C-vitamin természetesen hatásosabb lett volna e szörnyű betegség ellen, de sajnos nem volt belőle a hajón.

Elérkezett a szeptember. A napok rövidebbek lettek. Siettünk befejezni a telelés előkészületeit. Az élet fokozatosan visszatért a megszokott kerékvágásba.

Szeptember 13-án este, amikor az Északi szélesség 83° 25' 6"-én, a Keleti hosszúság 140° 20'-én tartózkodtunk, hivatalos értesítést kaptunk, hogy a „Sztálin" jégtörő elindul kiszabadítani bennünket. Másnap reggel a rádiósok a jégtörőről a következő közleményt vették:

„Gépet előkészíteni, várják az utasítást gőz alá helyezésére."

A jéghelyzet ritka jó volt. Szeptember 15-én este 3 mérföldes látótávolság mellett északnyugattól nyugaton keresztül délig pontosan kirajzolódott az összefüggő vízfelület. Mindenütt olvadások és lékek mutatkoztak. Még a „Jermak"-nak sem voltak ilyen jó jégviszonyai, amikor annak idején megközelítette a sodródó hajókaravánt.

Az új, erős „Sztálin" jégtörőnek most jóval nagyobb eshetősége volt a sikerre, bár e fél hónap alatt majdnem 20 mérföldet sodródtunk észak felé. Ámde hogyan menjünk utána kormányszerkezet nélkül? Egy másik hajó segítségére volt szükség: az egyik jégtörő utat tör a jégtáblák között, a másik pedig vontatja a „Szedov"-ot.

Vlagyimir Ivanovics Voronyin kapitánynak a hajónk állapotára vonatkozó kérdésére az alábbiakat válaszoltam:

„A hajó önálló mozgását csak a kormányozhatóság hiánya akadályozza. Feltételezem, hogy a mostani jéghelyzet mellett a vontatás egy jégtörővel nehéz, sőt lehetetlen. Viszont az adott helyzetben két jégtörővel nem jelent nagy nehézséget a kivontatás."

Válaszul szeptember 17-én egy távirat érkezett, amely még jobban fellelkesítette a legénységet:

„Folytatjuk a szén vételezését a »Mosszovjet«-ról. Este elindulunk északra. Megkaptam Smidt utasítását, hogy két jégtörővel menjek a »Szedov«-hoz. A »Litke« jön velünk. Ez utóbbi a »Jermak«-ról vételez a Komszomolszkaja Pravda-szigetek horgonyzóhelyén."

A „Sztálin" és a „Litke"! Ezekkel az erőkkel át lehet törni. A szovjet jégtörő flotta színe-virága jön felmentésünkre. Kézzelfoghatóan éreztük a haza gondoskodását.

A „Szedov"-on mindenütt nagy volt a sürgés-forgás. A gépészek újra elővették a konzerválásból a gépezeteket. A fedélzeti brigád ismét rendbe hozta a hajó összes helyiségeit, kitakarította és befestette a hajót, hogy méltón fogadhassuk a kedves vendégeket.

Szeptember 23-án az utolsó előkészületeket is befejeztük az indulásra: leszereltük a kályhák csöveit, rendbe hoztuk a fedélzetet és a lakóhelyiségeket. A „Szedov" készen állt arra, hogy az első parancsra gőzt fejlesszen.

Mostanra azonban a szélirány megváltozása miatt a jéghelyzet ismét erősen megváltozott, és a közeli kiszabadulás reménye gyorsan lelohadt bennünk.

Már szeptember 19-én láthatók voltak a bezáródás első jelei. A hetes erősségű déli szél mozgásba hozta a jégtáblákat és egy nagy torlasz olyan erővel ütődött a hajó jobb oldalához, hogy az orrkötél úgy elszakadt, mint egy elázott zsineg. A legtöbb lék bezárult. A déli szél ellenére csökkent a hőmérséklet, és újból rohamosan friss jég képződött. Az új „nyár", sajnos, igen rövidnek bizonyult. Közben szélsebesen sodródtunk észak felé. Szeptember 17-én az Északi szélesség 83° 29' 5"-én voltunk, szeptember 22-én pedig már a 83° 56' 5"-en.

Abban a körzetben, ahol a „Sztálin" és a „Litke" haladt, kezdetben nem lehetett érezni a jéghelyzet változását. Biztató táviratok érkeztek – a hajók négyballos ritka jéggel haladtak észak felé, kis jégtáblatöredékek között. Ámde szeptember 22-én ott is erősen rosszabbodott a helyzet. Amikor a jégtörők elérték a 81. szélességi kört, olyan nehéz jégtáblák közé kerültek, amelyekkel még a torpedórombolók sem bírtak. A „Sztálin" kapitánya 22-én éjfélkor a következő rádiótáviratot küldte:

„A jég 10 fokos. Egymásra torlódott jégtáblák. Hó. 2 csomóval haladunk."

Ezen a napon újra elkezdtük a vésztartalék előkészítését. Bár a jégtörők igen közel voltak hozzánk, szinte mellettünk, alig remélhettük, hogy találkozunk velük.

A „Sztálin" és a „Litke" a 83. szélességi körig tört előre észak felé. A szovjet jégtörők alig egy hónap alatt másodszor döntötték meg a magas északi hajózás világrekordját! Délkelet felé számítva 60 mérföldnyire voltak tőlünk. Ezek a mérföldek azonban teljesen járhatatlanok és a jégtörők kénytelenek voltak délnek fordulni. Szeptember 24-én 9 óra 40 perckor a parancsnoki hajó kapitánya közölte:

„Nagy, darabos jég. 7 fok. Köd. Utasításom van a visszatérésre. A Cseljuszkin-fokhoz megyek."

Mintha csak ki lenne számítva, ebben az órában a „Szedov" körzetében újra javulni kezdett a jéghelyzet. A jég szétoszlott. A hajó körül szabad volt a víz: jobbra a kis jégtáblák elúsztak és még balra is az a hatalmas jégtábla, amelyet szükségbázisnak szemeltem ki, megrepedezett. A vékony rétegfelhőkön átkandikált a nap. Vele egymagasságban szokatlan égi fénytünemény ragyogott – az álnap.

Igen bosszantó volt, hogy a jégtörők visszafordulnak dél felé. De megértettük, hogy szeptember végén nem szabad kockáztatni és rekordmagasságokban visszatartani a hajókat.

Miután megkaptuk a táviratot, amely közölte, hogy a jégtörők visszafordulnak dél felé, rádión szerencsés hajózást kívántunk legénységüknek és harmadszor is elkezdtük a felkészülést a telelésre.

Ezen a napon a „Szedov" az Északi szélesség 83° 55'-én és a Keleti hosszúság 140° 28'-én tartózkodott. A szelek napról napra messzebb sodortak bennünket ismeretlen magasságokba.

Viadal a jégtáblákkal

1938. szeptember 26. semmiben sem különbözött a többitől. Semmi sem utalt valamilyen rendkívüli eseményre: az idő csendes, szél nem fúj és a jég viszonylag nyugodt. A közeli jégtáblák csak nagy

ritkán mozdultak el helyükről és közben megsúrolták a hajó oldalát. Az ilyen kis mozgásokat már rég megszoktuk és egyáltalán nem nyugtalanítottak bennünket. A hajón a munkák a szokásos rendben folytak. Este 8 órakor, miután befejeztem az őrszolgálatot, ezt írtam a hajónaplóba:

„16 óra. A hajó közelében a jég összezárulása észlelhető. 18 óra. A jég szétnyílik. Befejeztük a gép megóvását. A gőz megszűnt, a pótkazánt kifújtuk."

Most már be lehetett menni a társalgóba és tea mellett elszórakozni. A nedves hidegben való hosszú tartózkodás után vajon van-e ennél jobb a világon? A nagy szamovár egész nap melegszik a forró kályhán. A váza mindig tele van cukorkával. A napos tisztára mosta a viaszosvászon asztalterítőt. A petróleumlámpa megtöltve. Sehonnan sem fúj be a szél. A láb nem fázik. Érthető, hogy esténként a társalgóban a kályha mellett mindig foglalatoskodtak néhányan, akik szerették az illatos teát.

Ezúttal is igen gyorsan összeállt a társaság. A doktor és Andrej Georgijevics leült mellém. A szamovár első ízben járt körbe, a poharakban csörögtek a kanalak, és hosszú, lassú beszélgetés kezdődött.

Ezen az estén is a tenger romantikájáról beszélgettünk. Andrej Georgijeviccsal egy kikötőben és egy hajón kezdtük a tengerészéletet, ez a vlagyivosztoki „Ingyigirka" gőzös volt. Nemcsak mi, hanem sok tucatnyi kapitány és kormányos szeretettel gondol vissza a derék, öreg „Ingyigirká"-ra, amely az első iskola volt számunkra.

Andrej Georgijevics 1924-ben indult el első hajóútjára, én pedig öt évvel később. Azóta sok víz folyt le a folyókon, sok hajón kellett dolgoznunk, sok tengert és országot láttunk. Az „Ingyigirka" már régen nem úszik, a leszolgált évek után „nyugalomba vonult". Ámde az első fiatalkori benyomások még mindig elevenen élnek, és mi ugyanolyan elragadtatással emlékszünk vissza arra a szűk fedélközre, ahol abban az időben laknunk kellett, az első hakodatyei és kamcsatkai hajóutakra, a mérges fedélzetmesterre, aki örökösen szidta a lármás fiatalokat, az „Ingyigirkát" mint forgácsot dobáló tájfunokra és az azúrkék színű trópusi tengerekre.

Andrej Georgijevics és én is gyermekkorunktól kezdve olyan életről álmodoztunk, amely tele van küzdelemmel és új benyomásokkal.

Ámde, természetesen, lényegesen módosítanunk kellett a tengeri hajózásra vonatkozó elképzeléseinket, amelyeket kalandregényekből merítettünk. Korántsem volt olyan nagyon jó dolog fedélzetet mosni vagy vihar közben a rakományt megerősíteni. És az sem volt valami kellemes, amikor a szigorú felettesek rájöttek arra, hogy az újonc, aki másodosztályú matrózként először indult útra, nem nagyon jól érti a dolgát.

De mekkora öröm volt az, amikor ugyanaz a tejfölös szájú újonc öthónapos gyakorlati szolgálat után kézhez kapta új tengerész könyvecskéjét, amelybe több nyelven be volt nyomtatva, hogy annak felmutatója a szovjet kereskedelmi flotta tengerésze!

Könyvecskéink már megtépázódtak, tucatnyi szovjet és külföldi pecsét borította oldalaikat, a másodosztályú matrózokból hajóvezetők lettek és a tengerrel való első ismeretségnek ez a romantikus szakasza még mindig frissen élt emlékezetünkben és mindig szívesen gondoltunk rá.

A doktor figyelmesen hallgatott és egyetértett velünk: aki egyszer beszívta a tenger erős, sós levegőjét, örökre rabja lett.

A forró szamovár a nyolcadik vagy tizedik kört tette meg, amikor váratlan és erős lökést éreztünk. A hajó, amely 6 fokkal balra dőlve állt, hirtelen kiegyenesedett, megremegett és jobbra fordult. Engem nekitaszított a karosszék hátának. Az edények csörömpöltek. A pohár megindult az asztalon és majdnem a térdemen kötött ki. Az ismerős kemény, súrlódó hangot hallottuk – a mozgó jégtáblák hozzáütődtek a hajó oldalához.

– Kezdődik! – mondta savanyúan Andrej Georgijevics. – Mikor hagy már végre békében bennünket ez az ördög?!

Felálltam az asztaltól és a fedélzeti felső kabinba indultam, hogy ellenőrizzem a dőlésmérőt. Nehezen tudtam haladni: a padló megdőlt, olyan volt, mintha hegyoldalon mennék. Engem és Andrej Georgijevicsot is igen nyugtalanított annak az óriási jégmedencének a viselkedése, amelyből sehogy sem sikerült kiszabadítanunk a hajótestet. A jég, mint tudjuk, könnyebb a víznél. Ezért az óriási jégtömb, amelyben a „Szedov" a múlt tél óta ült, egész idő alatt igyekezett a felszínre kerülni. Mivel azonban erősen a hajótesthez fagyott, nem sikerült felemelkednie. Ezenkívül a dőlés legkisebb

változásakor szinte úgy viselkedett, mint egy jó csavaros emelő és a hajónak hol az egyik, hol a másik oldalát emelte ki a vízből.

Ezúttal is így történt. Egy jelentéktelen nyomás is elég volt ahhoz, hogy a bal oldalról erősen átforduljunk a jobb oldalra.

A kabinhoz érve gyufát gyújtottam és megvilágítottam a dőlésmérőt. A mutató a 18-as számon állt.

A fedélzetre mentem, körülnéztem és hallgatóztam. Minden nyugodt, sőt túl nyugodt volt. Mondják, hogy a zaj ártalmas az embernek. Biztosíthatom olvasóimat, hogy az abszolút csend is rémes hatással van az emberre. A sarkvidéki éjszaka sötétségével párosulva kétszeresen nyomasztó: az ember feszülten figyel – és körülötte csend. Szeretné megtörni ezt a csendet, kiáltani szeretne. A jég azonban elnyeli az ember hangját – úgy, ahogy a tenger a homokszemet –, és ismét beáll a csend.

A jégmező sűrű sötétségbe burkolózott. A jégtorlaszok közé szorult „Szedov" felett a hideg ég ugyanolyan fenséges, félelmetes és idegen, mint maguk a jégtáblák. Ez a felül sötétkék, a szélén zöldes és legalul lila színű ég kísértetiesnek és valószerűtlennek látszott. És csak délen volt egy keskeny rózsaszínű sáv, ahol az ég a kialvó naptól búcsúzott – a hajnalpír halvány hasonmása.

Nem sokáig, mindössze néhány percig tartózkodtam a fedélzeten. Ámde a magány nyomasztó érzése, amelyet ezekben a percekben a csend és a sötétség árasztott, erősen bevésődött emlékezetembe – valószínűleg azért, mert a hajón ezután nemsokára drámai események játszódtak le.

Méghozzá jóval gyorsabban, mint ahogy el lehetne mesélni őket...

Amikor visszatértem a társalgóba észrevettem, hogy Vszjevolod Alferov, a harmadgépész besurran Nyedzveckij kabinjába. Fél perc múlva mindketten rohantak a folyosón a gépházba. Tudtam, hogy gépészeink komoly emberek és nem rohannak hiába. Ezért azonnal utánuk eredtem.

A tágas, hideg gépházban kétségbeejtően sötét volt. Csak a terem mélyében, a jobb oldalán pislákolt halvány gyertyaláng és himbálózott a petróleum viharlámpa. Onnan kiáltások, csavarkulcsok zörgése és... a hajótestbe behatoló víz csörgedezése hallatszott – a legeslegkellemetlenebb és legszörnyűbb zaj mindazok közül, amelyeket a tengerész ismer.

Már az egész gépész brigád együtt volt.

A főgépészt hívtam. Trofimov gyorsan felszaladt a vasházcsón.

A sötétben nehezen tudtam kivenni arcát, de már az első szavak hangsúlyából megértettem, hogy a gépházban valami komoly dolog történt, bár a főgépész igyekezett minél nyugodtabban beszélni.

Jelentett:

– A dőlés miatt a tartalék hűtő lefolyónyílása víz alá került. A zárószelep nem működik. A fedéltömítés átszakadt. Most jobban meghúzzuk a fedél csavaranyáit és megállítjuk a folyást.

Megkérdeztem:

– Szükség van segítségre?

– Nincs, magunk is megbirkózunk vele – felelte Trofimov.

Ámde 15 perc múlva Trofimov megkeresett. Sápadt volt, ruhája csupa olaj és korom, hadarva mondta:

– Konsztantyin Szergejevics, kulccsal nem lehet elzárni... A víz áttör...

Csak egy megoldás van: azonnal üzembe helyezni az áramfejlesztő aggregátot, hogy a gépházban világosságot lehessen csinálni, a hűtőt cementfallal elzárni, és addig is a tűzoltófecskendővel kiszivattyúzni a vizet. Minden ember a fedélzetre!

Miután Andrej Georgijevicsnak kiadtam a szükséges utasításokat, a gépházba siettem. A víz most már hangosabban csörgedezett. A dőlés nyilvánvalóan nagyobb lett és ettől növekedett a víznyomás. Amikor a tartalék hűtőhöz értem, a pislákoló lámpa fényénél jól láttam, hogy a tömítés hasadékán keresztül milyen hevesen áramlanak be az ingadozó egyenetlen fény által megvilágított vízsugarak. Legyezőként terültek szét mindenfelé és elöntötték az embereket. Az átázott, mocskos ruhájú gépészek még mindig azon fáradoztak, hogy elállítsák a vízfolyást, de erőfeszítéseik eredménytelennek bizonyultak. Szemmel látható volt, hogy a tenger a keletkezett nyíláson át óránként 25–30 tonna vizet nyom be. A terem jobb oldalán a víz már előtört a lemezek alól és kellemetlenül locsogott az emberek lába alatt.

Néhány perc múlva a rádiósok kivételével az egész személyzet a gépházban volt. Az emberek megértették, hogy a hajó életéről van szó és mindenki nagy hévvel dolgozott. Butorin és Gamankov a sötétben botorkálva cipelte a deszkákat és a cementes zsákokat.

Andrej Georgijevics kezdte körülrakni a hűtő baljós tetejét. Szoboljevszkij, Bujnyickij, Getman és Meger néhány perc alatt összeszerelte a közös erővel odacipelt tűzoltófecskendőt, kihúzta a tömlőt és megkezdte a padlólemezeken gyorsan emelkedő víz kiszivattyúzását. Nemsokára Bekaszov is csatlakozott hozzájuk. Menet közben odakiáltotta nekem:

– A rádiókabinban elmozdultak az akkumulátorok, megszakadtak a kontaktusok! De már minden rendben.

Felmásztam, hogy ellenőrizzem a dőlést és a történtekről értesítsem Moszkvát.

A dőlésmérő mutatója még jobban elmozdult. A jégtáblák felett ugyanaz a nyomasztó csend. Csak néha törte meg keserves kutyavonítás: Jerry és Lgyinka kiment a jégre hancúrozni, de nem tudtak visszatérni, mivel a dőlés miatt a lépcső magasabbra került és nem tudták elérni. A kölyökkutyák pofájukat felfelé fordítva és az elérhetetlen lépcsőt nézve teli torokból panaszosan vonítottak.

– Mintha halott lenne a házban – mondta valaki ingerülten.

Megfordultam és Poljanszkijt pillantottam meg. A vésztartalék ládáit nézte.

– Magánál minden rendben? – kérdeztem.

– Kész. Átadhatom.

– És mi van a tartalékokkal?

– Itt vannak, ezekben a ládákban. Nagyon nehezek. Megeshet, hogy menni kell és nincs, aki levegye őket.

Megmozdítottam a ládákat. Valóban nagyon nehezek voltak. Agyamban felvillant a gondolat: talán el kellene kezdeni a vésztartalék átrakását a jégre? Ehhez embereket kell elvenni a gépházban folyó munkából. Ez azonban azt jelenti, hogy sorsára hagyjuk a hajót – akkor pedig biztos pusztulásra van ítélve.

Nem, még korai a hajót elhagyni. Ilyen esetben mindennél roszszabb a pánik. Minden eszközt igénybe kell venni a hajó megmentésére.

Poljanszkijjal a rádiókabinba mentem. Mialatt ő bekapcsolta az adót és a Cseljuszkin-fokon levő állomást hívta, a petróleumlámpa fényénél sürgősen papírra vetettem az északi-tengeri út igazgatóságának szóló jelentést:

„Helyi idő szerint 23 órakor a jégnyomás következtében a hajó

18 fokkal jobb oldalára dőlt. A segédhűtő oldalsó lefolyószelepén keresztül a segédhűtő teteje is áteresztette a vizet. A víz 23 óra 15 perckor kezdte elönteni a hajót, a jég szétvált, a dőlés jelentősen növekedett, ami miatt fokozódott a víz nyomása és beáramlása. Megkezdődött a víz kiszivattyúzása a tűzoltófecskendővel, cementes zsákot helyezek . . . "

A papírt odaadtam a rádiósnak. Ő kitartóan kopogott a billentyűvel. Arca komoly volt, ajkát összeszorította.

– Mi történt?

– A Cseljuszkin-fok nem válaszol – mondta kapkodva. Minden állomást hívok, hogy jelentkezzék.

A gőzösön bonyolódott a helyzet. A dőlés minden percben növekedett: a jégtáblák szétváltak és a támasztékától megfosztott hajó most teljesen a gépházba beáramló víztől függött – minél több áramlott be, annál erősebb lett a hajó dőlése és minél meredekebb lett a dőlés, annál nagyobb a víz nyomása.

A mentési munkát nehezítette, hogy sehogy sem sikerült áramot adni. A Diesel-aggregátot általában sikerült gyorsan beindítani. Most pedig, mintha csak kínozni akart volna bennünket, a motor szeszélyeskedett.

Ez a szükségaggregát a fedélzeten egy deszkabódéban állt. A halvány fényű lámpát egy szegre akasztva, Szergej Tokarjov a pumpával vesződött, a hajó dőlése miatt nem volt hajlandó vizet adni a henger hűtéséhez. Hogy segítsek neki, fogtam egy vödröt és elkezdtem hordani a vizet a csónakfedélzeten levő ciszternából. A feltartóztathatatlanul mindinkább jobbra dőlő fedélzeten egyre nehezebb lett a járás. Egyik kezemmel a korlátba kellett kapaszkodnom, hogy el ne essek.

Miután Tokarjovnak néhány vödör vizet vittem, újra a gépterembe indultam.

A sötétből továbbra is aggódó, szaggatott hangok, fémcsörgés, a tűzoltófecskendő csámcsogó hangja és a víz csobogása hallatszott.

A tűzoltófecskendő nyilvánvalóan nem tudott megbirkózni a szivattyúzással. Teljes erőfeszítés esetén is óránként legfeljebb 10 tonna víz kiszivattyúzására volt képes. Közben a cementes láda felállításához még sok idő kellett. Parancsot adtam Trofimovnak, fejlesz-

szen gőzt a segédkazánban, hogy üzembe helyezhessük a gőzzel működő, nagy teljesítményű vízelszívó berendezéseket.

– Ehhez 20 órára van szükség, kapitány – mondta a főgépész.

– Csinálja meg 3 óra alatt.

– Esetleg tönkremennek a kazán csövei.

A féltő és gondos főgépész, úgy látszik, kész volt birodalmát még a tenger fenekén is megóvni. A helyzet azonban arra kényszerített, hogy kockáztassunk, és néhány perc múlva Alferov beállt fűtőnek és hozzálátott a tűzgyújtáshoz a segédkazán alatt. A tömlőt a tűzoltófecskendőtől a kazán torkába vezettük – legalább 12 tonna vizet kellett beleszivattyúzni.

Világosság pedig még mindig nem volt . . .

Úgy éreztük, mintha egy örökkévalóság múlt volna el. Pedig a baleset mindössze 40 perccel azelőtt történt. Az események egyre gyorsultak, és csak a pedáns Andrej Georgijevicsnak sikerült őket percnyi pontossággal regisztrálni, hogy utána részletesen leírja a balesetet a hajónaplóban.

Huszonnégy órakor a dőlés elérte a 30 fokot. Ez kritikus pont volt. Még egy kis idő kell, és a hajón levő minden rakomány recsegve-ropogva elmozdul helyéről, a hajó jobb oldala felé zúdul, és akkor itt a vég.

Felkapaszkodtam a vaslétrán és a rádiókabin felé indultam. Poljanszkij még mindig ugyanolyan koncentráltan kopogott a billentyűvel. Egyik kezével a felborulni készülő asztal szélébe kapaszkodott, hogy el ne essen. Foga között pipa füstölgött.

– Rudolf jelentkezett – mondta nyugodtan –, most adom le a jelentést.

A papírra felírtam a jelentés folytatását:

„24 óra, 00. A dőlés elérte a 30 fokot. Szivattyúzom a vizet, egyidejűleg begyújtottunk a kisegítő kazánba, mivel a vizet a tűzoltófecskendővel nem lehet kiszivattyúzni . . . ”

Poljanszkij magához húzta a papírt, bólintott és folytatta az adást.

Hívja Cseljuszkint – mondtam –, tízpercenként vegye fel vele a kapcsolatot.

A „Szedov” még sohasem volt ilyen nehéz helyzetben. Árbocai mélyen oldalra dőltek. A fedélzet elferdült. A kívül rekedt kutyák egyre keservesebben vonítottak, ami a néma jégsivatagban messzire

elhallatszott. A hideg, közömbös csillagok pislogó fényükkel csak szűkösen világították meg oldalra dőlt hajónkat és a végtelen jégmezőt. Mi lesz, ha kénytelenek leszünk elhagyni? Ha semmi sem véd bennünket a sarkvidéki hideg ellen, mi lesz velünk ezen az örökösen mozgó és változó jégen?

És ekkor a hátam mögött meghallottam a Diesel-motor ismerős dohogását. Először halkan, majd egyre hangosabban dohogott és az egész hajót betöltötte a működő gép halk moraja, amelynek még a lélegzése is megnyugtatólag hat az emberre. Tokarjovnak végre sikerült megjavítania a pumpát és működésbe hoznia a szükségaggregátot.

Lemásztam a gépházba, hogy még egyszer ellenőrizzem, hogy megy a munka. Amikor kinyitottam az ajtót, megálltam, és önkéntelenül is behunytam a szememet a meglepetéstől: villanylámpák éles, vakító fénye világított a szemembe, amitől már elszoktunk.

Most már alaposan körül lehetett nézni. Mennyire kifáradtak az emberek ezalatt az óra alatt! Trofimov és Alferov szénporos és gépolajjal befröcskölt ruhában a segédkazán tüzelőterénél kínlódott. Az emberek, akik a közvetlenül a hűtő teteje alól bezúduló víz mellé állított tűzoltófecskendő mellett dolgoztak, teljesen átáztak. Párolgott róluk a víz. De senki sem érzékelte a hideget, és a tűzoltófecskendő karjának fogantyúi szédületes sebességgel jártak fel-alá.

A hűtőgép fedele körül gyorsan növekedett a fapalánk. Jefremov, Butorin és Gamankov a hidegtől kivörösödött kézzel fogták be azokat a nyílásokat, amelyekből sugárban ömlött be a víz, csinálták a kerítést. Vajon kibírja-e a cement? Nem viszi-e el a víz, mint a homokot?

Addigra elhatároztam, hogy amikor a körülácsolás elkészül, a hajó oldala mellett leeresztünk egy fapajzsot és odaszorítjuk hozzá, hogy legalább néhány percre zárja el a víz útját. Ezalatt a tetőt gyorsan bebugyoláljuk rongyokkal, kóccal, lepedőkkel, takarókkal és felül befalazzuk cementtel.

Ekkor azonban Tokarjov lépett hozzám és új javaslatot hozott:

– Engedje meg nekem és Saripovnak, hogy kívül leereszkedjünk a hajó oldala mellett. Megpróbáljuk kívülről betömni a nyílást.

A másodgépész olajborította, izzadt és fáradt arcára néztem. Szeméből szilárd eltökéltséget olvastam ki: kitart elhatározása mellett.

A kockázat óriási volt. A kiömlő nyílás addigra már másfél méterrel a víz alatt volt. A jégtáblák mozogtak. Bármely percben elérhették a hajó oldalát és szétnyomhatták a vakmerőt. A −1,5 °C-os vízben vett jeges fürdőről már nem is beszélek!

Ámde ez a kockázatos és nemes cselekedet megmenthette a hajót és a legénység életét. És én megadtam az engedélyt.

A gépterem villanyfénye után a szeptemberi éjszaka sűrű sötétsége még áthatolhatatlanabbnak tűnt. Tokarjov és Saripov azonban gyorsan és hozzáértően cselekedett. Felfújtak egy gumicsónakot és óvatosan leeresztették a hajó oldala és a szomszédos jégtábla között tátongó résbe, s a hágcsóról ügyesen beugrottak a csónakba.

A kötélbe kapaszkodva egymás után felvették a búvárruhát, lemerültek a vízbe és igyekeztek a kócot a kiömlő nyíláson át betörő vízsugár elé tartani. Tokarjov úgy számított, hogy ez a vízsugár a kócot elkapva a szükséges helyre irányítja.

Eleinte nehezen ment. Tokarjov és Saripov hamar megdermedt, kezük-lábuk nem akart engedelmeskedni. Ámde a huszadik perc végén a gépházból örömujjongás hallatszott: a vízsugár végre elkapta a kócot és erővel benyomta a leeresztő nyílásba. A vízömlés egy pillanat alatt csökkent. Most már egy kicsit megkönnyebbülhetnek: a „Szedov" ki tud tartani addig, amíg a segédkazánban gőzt fejlesztenek.

Órámra néztem, 2 óra 20 percet mutatott. Szerencsére a jégtáblák egyelőre nem nyugtalanították a hajót és a korábbi helyzetében maradt, 30 fokkal oldalra dőlve. A tűzoltófecskendőnél dolgozó brigád a segédkazánt már megtöltötte vízzel. A gépészek gyorsan elzárták a beömlő nyílást és elkezdték szítani a tüzet a gőzfejlesztéshez. Hogy kissé helyreállítsuk az egyensúlyt, a kazánházban felgyülemlett vizet a tűzoltófecskendővel elkezdtük átszivattyúzni a jobb oldalról a bal oldali kazánba.

Szeptember 27-én 4 óra volt, amikor a segédkazán nyomásmérőjének mutatója megremegett és elindult a számlapon. Úgy tűnt, hogy rendkívül lassan kúszik. Szerettük volna ösztökélni. Valójában azonban igen gyorsan fejlődött a gőz, az előírtnál hatszor gyorsabban. Trofimov 4 óra 30 perckor kinyitotta a szelepet, sípolás hal-

latszott és a nagy teljesítményű szivattyú egy pillanat alatt megindult. Megkönnyebbülten sóhajtottam, amikor elnyújtott, bugyborékoló hangját hallottam.

A gőzt éppen a lehető legjobbkor fejlesztettük: már fél óra múlva elkezdődött a jégtáblák következő összezárulása. Addigra azonban sikerült a dőlést 18 fokra csökkenteni, és most a nyomás nem volt olyan veszélyes a hajóra, mint azelőtt.

A gőzszivattyúk megindulásával rögtön felszabadult a legénység nagy része, amely a tűzoltófecskendőnél dolgozott. Megkezdhettük a szükség-rádióállomás kirakását. Reggel 7 órára a rádiókészüléket tartalmazó ládákat leeresztettük a jégre és 100 méterrel elvittük a hajótól. Sátrat vertünk föléjük, és csak ezután lehetett valami kis pihenőt adni az embereknek. Poljanszkij közölte a Cseljuszkinfok rádiósaival:

„Minden rendben. Abbahagyhatják a figyelést."

Az átfagyott, átázott emberek leestek a lábukról. Ezért mindenkinek engedélyeztem az alvást.

Igyekeztem egy percre sem leülni, hogy el ne szundítsak, s ezért csendben kószáltam a hajón.

A lejátszódott események mindenütt otthagyták nyomukat. A gépházban a víztócsák már jégtűkké dermedtek. A tartalék hűtőgép tetejénél a félig kész cementes láda fehérlett a homályban, a veszélyre emlékeztetett. Mindenütt kóccsomók, cementes zsákok, szerszámok hevertek.

A társalgó kajütben a kihűlt kályhán állt a szamovár. Az otthagyott edény leesett a földre és a tea a terítőre ömlött.

Tizenkét órakor felébresztettem Andrej Georgijevicset, hogy átadjam neki az ügyeletet. Helyettesem igen gyenge állapotban volt: az ilyen éjszakák nem az ő szívének valók. Szeme táskás, arca mintha lesoványodott volna. Andrej Georgijevics hideg vizet locscsantott arcára, leült a székre és készen állt arra, hogy figyelmesen hallgasson.

Megbeszéltük, hogy minden szükségkészletet azonnal kirakunk a jégre, amíg a segédkazánban gőz van. A darukkal ezt a munkát gyorsan és könnyen el lehet végezni. Ezenkívül, hogy a történtek a jövőben ne ismétlődhessenek meg, azonnal el kell zárni a kifolyó-

nyílást, véglegesen meg kell szüntetni a dőlést és rendbe kell hozni a hajót.

Fél óra múlva az egész legénység talpon volt és munkához látott. Bár az emberek alig pihentek, mindnyájan nagy lendülettel dolgoztak. Kereken kimondva, ezen a napon mindenki egy kicsit hősnek érezte magát: a nehéz csatából győztesen kerültünk ki. A siker tudata szárnyat adott az embereknek és segített nekik, hogy még jobban dolgozzanak.

Két órára sikerült a dőlést 14 fokra, estére 8 fokra csökkenteni. Amint a lefolyónyílás a víz felszíne fölé emelkedett, gépészeink olyan buzgalommal tömték be, hogy legközelebb inkább a hajó oldala repedne meg, semmint víz hatolna be a hűtőgépen keresztül.

Ezalatt odafenn zúgtak a daruk, és megnyugtató kiáltások hallatszottak, mintha nem is a 84. szélességi körön túl rakodnánk, hanem valahol Arhangelszkban vagy Tyiksziben.

Jefremov vezetésével a fedélzeti brigád több tonna rakományt tett le a jégre: üzemanyaghordókat, ammonálos dobozokat, sonkát, amelyet Butorin gondosan becsomagolt, vízhatlan ládákat, prémruha bálákat és más egyebeket. A vésztartalékok kirakása két napot vett igénybe. Ezzel egyidőben a fedélközi helyiségekből minden rakományt leengedtünk a hajó gyomrába, hogy kissé javítsuk a hajó stabilitását.

Mire mindez befejeződött, szeptember 28-án este volt, és ekkor engedélyt adtam arra, hogy a segédkazán alatt eloltsák a tüzet.

Külön parancsban mondtam köszönetet a „Szedov" egész személyi állományának a szerencsétlenség következményei kiküszöbölésének érdekében végzett önfeláldozó munkáért.

Az élet újra visszatért megszokott kerékvágásába, és szeptember 29-én reggel Bujnyickij, akinek most nem kellett részt vennie a következő rohammunkában, mágneses megfigyeléseket végzett. Erős mágneses vihart állapított meg.

A jégtáblák nem hagytak nyugtot. A helyzet természetesen arra kényszerített bennünket, hogy siessünk a szükségbázisok megszervezésével.

Az a hatalmas jégmező, amelyet augusztus 31-én kiválasztottunk, egyelőre erősen tartotta magát. Bár a szakadatlan ütközések lekoptatták azt a tompa kiszögellést, amely mögött a „Szedov" menedéket

talált, a hajót mégis megvédte a közvetlen ütésektől. Ezért elhatároztuk, hogy a szükségbázisokat ezen a jégmezőn rendezzük be.

Miután minden ládát és bálát kiraktunk a jégre, ki kellett választani a legbiztosabb helyet, ahol viszonylag biztonságban vannak. Ilyen helyet a hajótól északra 100 méterre találtunk: amikor itt megpróbáltuk megmérni a jég vastagságát, a fúró már két méter mélyre hatolt, de még mindig nem érte el a vizet.

Gamankov, Butorin és Jefremov hozzálátott a sátor felállításához a szükségkészlet számára. A jégbe mélyedéseket vágtak. Ezekbe karókat állítottak és a lyukakba vizet öntöttek. A 19 fokos hideg egy pillanat alatt megfagyasztotta a vizet és a karók legalább úgy tartottak, mint a betonban. Ezekre ráhúzták a sátorponyvát. Butorin gyorsan és hozzáértően rögzítette a pányvákat és készen volt a szükségkészlet sátra.

Tőle nem messze egy nagy lakósátrat állítottunk fel. A mi mértékeink szerint ez igazi vitorlavászon-palota volt, amelyben szükség esetén az egész személyzet elfért. A lakósátor belsejében két gerenda padozatra deszkákat helyeztek, ezekre pedig rátették az örökségként ránk maradt rugós matracokat. Rugós matracok a jégen – elég egzotikus látvány.

Hogy a lakósátorban minden kényelmünk meglegyen, a gépészek egy kis öntöttvas kályhát állítottak fel benne.

Most már kissé nyugodtabban élhettünk, kiépült – hogy úgy mondjuk – a „második védővonalunk", amelyre katasztrófa esetén visszavonulhatunk. A szükséglakótelepen mindent előkészítettünk, ami az élethez kell, és erős összezáródás esetén már nem kellett azzal törődnünk, hogy élelmiszer- és felszereléskészletünket mentsük, mint szeptember 26-án. Nyugodt szívvel az utolsó percekig védhettük a hajót.

Október 9-én ezt írtam a naplóba:

„Ily módon elkezdődött a sarki éjszaka. Ma a nap utoljára mutatkozott a horizont felett. Sajnos, nem láttuk: sűrű köd takarta el. Akárcsak egy évvel ezelőtt, újból majdnem teljes 24 órán át sötétség uralkodik. A déli égen csak a nap közepén mutatkozik egy kis világosság. Ámde a múlt évben ebben az időben a hajók még mozogtak, még volt reményünk arra, hogy kelet felé áttörünk.

Most minden világos és határozott, semmi illúzió sincs, itt töltjük a telet.

Az utóbbi napokban bekövetkezett enyhülés sűrű ködöt okozott, ami megnehezíti a tájékozódást. Október 8-án azonban sikerült meghatározni helyzetünket. Az Északi szélesség 84° 21' 8"-én és a Keleti hosszúság 133° 40'-én voltunk. Egy hónap alatt körülbelül 1 fokkal mozdultunk el észak felé és csaknem 4 fokkal nyugat felé. Követjük a kedves »Fram«-ot, bár mi jóval északabbra sodródunk. Mahólnap átszeljük a 85. szélességi kört és a sark közelében leszünk.

Fél évszázad alatt a sarkvidék igen erősen megváltozott. Másfélszer olyan gyorsan sodródunk, mint a »Fram«. Ámde a sodródás sebessége rendkívül egyenetlen, iránya pedig változó.

Mindez arra utal, hogy az utóbbi években az Északi-Jeges-tenger medencéje tehermentesedett – kevesebb a jege, ezért a jégtáblákat mozgató szelek hatása erősebben érezhető, a jégtáblák megritkultak.

Ezt mi is saját szemünkkel látjuk. Most, a sarki tél elején a központi Északi-Sarkvidék (Arktisz) szívében – körülöttünk – a jéghelyzet olyan, hogy ideje megkezdeni a hajózást. Három nappal ezelőtt a hajótól 100 méterre keletre új, északról jövő olvadások, rések jelentek meg. Északkelettől északnyugatig az egész láthatáron sötét foltok tűntek elő – ami a szabad víz jele. Tegnap újból nagy rés nyílt északkeleten, a hajótól 1 mérföldnyire. Most pedig az egész láthatáron – a hajótól 1–2 mérföldtől kezdve a láthatóság határáig – összefüggő víz. A szélrózsa majd minden irányában rések láthatók. Különösen sok van belőlük kelet-északkeleten, ahol hosszú, keskeny sávokban húzódik a tiszta víz.

A szeptember második felében beköszöntő fagyokat enyhülések váltották. A levegő hőmérséklete plusz 0,2 °C.

A tengerészek tréfálkoznak: nemsokára kiérünk a szabad vízre és eljutunk a sarkig, ott pedig valószínűleg már narancs terem.

Egyébként mindnyájan tisztában vagyunk a ránk váró nehézségekkel. Előbb-utóbb vége lesz az enyhülésnek és elkezdődik az igazi sarkvidéki tél, amely komolyabb annál, amit a Laptyev-tengeren tapasztaltunk.

Ideje lefeküdni aludni.

Holnap sok munka vár ránk: elkezdjük a téli tudományos kutatási

terv összeállítását. Most, amikor a telelésre való felkészüléssel kapcsolatban minden elsőrendű feladatot végrehajtottunk, lehetséges és szükséges is, hogy az egész személyzet átalakuljon kutató kollektívává."

Tizenöt kutató

A múlt kiváló sarki expedícióit, és különösen a szovjet expedíciók, jól képzett tudományos munkatársakkal és nagyszerű felszereléssel rendelkeztek. A „Szedov"-on más volt a helyzet. Abban az időben, amikor a sodródásnak a tudomány számára legérdekesebb szakaszába kerültünk, sem képzett kutatókkal, sem pedig a tudományos megfigyelésekhez szükséges különleges felszereléssel nem rendelkeztünk. Ezért, amikor a „Jermak"-tól és a „Szadkó"-tól elváltunk, kezdetben azt gondoltuk, hogy kollektívánk a minimális kutatásokra szorítkozik.

Nehéz volt elviselni azt a gondolatot, hogy sodródásunk a központi Északi-Sarkvidék (Arktisz) addig ismeretlen térségein nem adhatja meg a tudománynak, amit az joggal elvárhat tőle. Ki kellett eszelnünk valamit.

Az Északi-Sarkvidék történetéből ismerünk példákat, amikor olyan embereknek kellett tudományos munkát végezniük, akiknek ehhez nem volt meg a szakképzettségük. Igaz, azokban a régi időkben a kutatások egyszerűbbek voltak, mint most. A vállalkozó tengerészektől a tudomány egyet követelt – megfigyelőképességet és az igazságra törekvést.

A modern tudomány komolyabb követelményeket támaszt a sarkkutatókkal szemben. Mindenekelőtt pontosságot és az összes adatok legszigorúbb ellenőrzését várja tőlük. Megköveteli továbbá, hogy tudjanak bánni a legbonyolultabb műszerekkel.

Műszerünk nem volt elég és azok is kevesen voltak, akik bánni tudtak velük. És mégis elhatároztuk, hogy lehetőleg minél szélesebb program alapján megkíséreljük megszervezni a központi Északi-Sarkvidék kutatását és mindnyájan munkához látunk.

Amint készen voltunk az elsőrendű munkával, a hajó biztonságba helyezésével, hívattam Andrej Georgijevicsot és Bujnyickijt, s minimális terv helyett, amelynek alapján addig tudományos megfigyeléseinket végeztük, maximális tervet készítettünk.

A terv abból az elgondolásból indult ki, hogy a kutatásban a személyzetnek mind a 15 tagja részt fog venni. Bujnyickij a csillagászati, a mágneses és a gravitációs megfigyelések terjedelmes programját állította össze. Andrej Georgijevics a hidrológiai munkák részletes tervét dolgozta ki. Én a mélyvízi mérések, a meteorológiai megfigyelések és a jégtáblák élete megfigyelésének tervét készítettem el. Többek között elhatároztuk, hogy kétóránként meteorológiai ügyeletet tartunk. Ez jelentős újdonság volt. A „Szadkó"-n csak naponta négyszer végeztek meteorológiai megfigyelést.

Amikor sokoldalúan tanulmányoztuk kollektívánk lehetőségeit, kiderült, hogy elég emberünk van a megfigyelések megszervezéséhez. Bujnyickij fogja végezni azokat a megfigyeléseket, amelyeket a „Szadkó"-n is végzett. A meteorológiai ügyeletet magam, Jefremov, Szoboljevszkij és Bujnyickij között osztottam szét. A hidrológiai megfigyeléseket Andrej Georgijevics vállalta magára. A mélyvízi mérések és a jég életének a megfigyelése az én reszortom lett.

Elhatároztuk, hogy a mellékmunkákra, amelyekhez nincs szükség szakképzettségre, gépészeinket, rádiósainkat és matrózainkat vesszük igénybe. De vajon, ha szükség lenne rá, nem lehetne Bekaszovot tartalék meteorológiai figyelőnek kiképezni? Hiszen tengerész technikumot végzett. Saripovra bátran rábízható például a légköri csapadék mérése. Butorin és Gamankov biztosan nem fog kitérni olyan megbízatás elől, mint a jég megfúrása vastagságmérés végett. Egyszóval, mindenki számára volt munka.

A szükséges felszerelést nehezebb volt megtalálni. Szerencsére, a „Szedov" fedélzetén rakományként véletlenül volt néhány láda – különböző expedíciók számára. Ezeket a ládákat felnyitottuk és kerestük, nincsenek-e bennük olyan szerszámok és műszerek, amelyekre szükségünk van. Némi eredménnyel jártunk. De sajnos, korántsem sikerült mindent találnunk, amire szükségünk lett volna.

A készlet számbavétele után azt láttuk, hogy „vagyonunk" rendkívül egyenlőtlenül oszlik meg. A csillagászati és a mágneses kutatásokhoz szükséges eszközökből volt a legtöbb.

Számításaink ellenőrzésére 7 darab nagy pontosságú kronométer állt rendelkezésünkre. Ezek közül öt Bujnyickij kabinjában, egy nálam és egy a vésztartalékban. Látcsőből két tucat és iránytűből is elegendő mennyiség.

A mágneses megfigyelések céljára két „Combine" típusú elsőrendű univerzális magnetométer állt rendelkezésünkre. Végül, gravimetriai mérések céljára volt egy Vening Meinesz műszerünk.

Ami a hidrológiai és a mélyvízi kutatásokat illeti, itt sokkal rosszabbul álltunk. Igaz, az expedíciók rakományában Andrej Georgijevicsnak sikerült körülbelül 15, többé-kevésbé használható mélységmérőt felkutatnia. Ámde a legtöbbjükről hiányoztak a különleges hőmérők, amelyek egy század fok pontossággal lehetővé teszik a víz hőmérsékletének a meghatározását. Andrej Georgijevicsnak ugyan sikerült találnia a ládákban körülbelül 50 hőmérőt, ezek közül azonban csak 4 volt használható állapotban.

Természetesen négy mélységmérővel is el lehetett kezdeni a munkát. De sem csörlőnk, sem drótkötelünk nem volt, amelynek segítségével a batométereket nagy mélységbe leereszthettük volna. Tudományos jelentőségükre való tekintettel azonban mégis felvettük tervünkbe ezeket a méréseket. Én és munkatársaim is már elég jól ismertük gépészeinket. Ha a tulai kovácsokról az mondható, hogy a bolhát is meg tudják patkolni, úgy a mi mestereink sem rosszabbak náluk. Aprólékos számítások után úgy találtuk, hogy a hiányzó felszerelés egy részét bár nehezen, de saját erőnkből is el tudjuk készíteni. Csak hálával tudok gondolni Andrej Georgijevics Jefremovra, aki a tudományos munkák irányításával pótolhatatlan segítség volt számomra.

Amikor minden előzetes tervünket összesítettem, igen tekintélyes terv kerekedett ki belőle, amely egy különleges tudományos expedíciónak is dicséretére vált volna. Miután a legénység közgyűlésén megvitattuk, jól látható helyen kiakasztottuk a társalgó kajütben.

Tudományos kutatási programunk terjedelmes és részletes volt. Ámde a személyzet minden tagjától tetemes erőfeszítést követelt. És itt megmutatkoztak a szocialista rendszer szerencsés tulajdonságai, amely az embereket kollektív szellemben és arra neveli, hogy minden erejüket latba vessék a közös ügy érdekében.

Október 15-én valamennyi telelő termelési értekezletre gyűlt össze.

A tudományos munkák szervezése volt napirenden. Elmondtam, milyen módon tudjuk növelni a tudományos kutatások volumenét a hajón, mit kell csinálni ennek érdekében, és hogy mindegyikünknek milyen sokat kell tennie azért, hogy sikert érjünk el. Mindenki nagy figyelemmel hallgatott.

Amikor Bujnyickij megemlítette, hogy nem tudja ellátni a naposi szolgálatot, mert tudományos munkával túl van terhelve, azt javasoltam, hogy a csillagászati és mágneses megfigyeléseket ossza meg Jefremovval. Ámde maga Bujnyickij tiltakozott az ilyen „engedmény" ellen. Általában jellemző volt, hogy a munkát mindenki szívügyének tekintette. Senki még csak meg sem nyikkant amiatt, hogy a tudományos megfigyelések többletmegterhelést jelentenek számára, amelyet a személyzet tagjai a tengerészszabályzat értelmében nem lennének kötelesek vállalni. Sőt, kérdésekkel árasztottak el engem: mit kell tenniük, hogy minél hamarabb megkezdhessék a terv végrehajtását.

Hosszú – lehet, hogy nagyon hosszú – időn át szükség volt arra, hogy tudományos megfigyeléseket végezzünk. Ezért alaposan és megbízhatóan kellett megszerveznünk őket. Itt a személyzet minden tagjának tág tere nyílt az alkotó tevékenységre és a találékonyságra.

Sok példát hozhatnék fel arra vonatkozóan, hogy megható volt az a törődés, ahogyan a „Szedov" tengerészei a tudományos munkálatok előkészítésével foglalkoztak. Az emberek már a termelési értekezleten megállapodtak egymással, hogy ki milyen munkát vállal. Ezt az alkotó öntevékenységet Butorin és Gamankov indította el. Amikor az értekezlet már a vége felé járt, Butorin váratlanul szót kért és röviden ezt mondta:

– Gamankovval már megbeszéltük a dolgot – és kezével széles mozdulatot tett. – Talán csinálunk drótkötelet a mélyvízi csörlőhöz. Van hozzá megfelelő anyagunk. Majd megfonjuk.

Utána Alferov kijelentette, hogy a csapadékméréshez tud csinálni fémtartályt. A gépészek hozzáfogtak a csörlő felszereléséhez.

Így kezdődött meg serény kollektív munkával a felkészülés a komoly tudományos kutatásokra, amelyekkel emlékezetessé kívántuk tenni hajónk sodródását.

Október végére a „Szedov" mellett egész városka nőtt ki a jégből. A velünk együtt vándorló jégmezőt teljesen birtokba vettük.

Minden hóbuckát, minden lyukat ismertünk rajta. Még a két kutya, Jerry és Lgyinka is távoli „expedíciókra" merészkedett, egészen a „jégportánk" külső pereméig.

Ez a csipkézett szélű térség mintegy 700 méter hosszú és 550 méter széles volt. Nyáron a nap, a szél és a víz kiegyenesítette és csak egy helyen maradt épen egy feltűnő, négyméteres torlasz. Erre mindig nagy tisztelettel néztem, gondolatban azt méregettem, hogy milyen óriás volt egy évvel ezelőtt, ha még a nyári olvadás után is sikerült megőriznie tiszteletre méltó méreteit. Jégmezőnk szélein egy alacsony jégtorlasz terült el – a legutóbbi elmozdulások friss nyoma.

A hold vöröses fénye megvilágította létesítményeinket. A jégvároska központjának kétségtelenül a nagy lakósátrat lehetett tekinteni.

A jégre vetődő árnyképe igazi házra emlékeztetett. Mellette egy kisebb sátor látszott, amelyben tartalék rádióállomásunkat helyeztük el.

A lakósátortól balra benzines és petróleumos hordókból akkurátusan összerakott gúla emelkedett – ez volt a vésztartalék üzemanyagraktára. A hordók alá deszkát tettünk. Ugyanitt voltak a szenes zsákok és egy halom tűzifának szánt deszka és gerenda.

A nagy jégtorlasz meredek oldala alatt, hajónktól száz méternyire egy másik, ammonálos dobozokból összerakott gúla emelkedett. Az ellenkező oldalon levő lejtő sí starthelyül szolgált: ennek a sportnak a kedvelői felkapaszkodtak a torlasz legtetejére és onnan teljes lendülettel száguldottak lefelé.

A hajóhoz kissé közelebb, tőle mintegy 40 méternyire állt egy sátor a hidrológiai munka számára vágott lék felett.

A jégmező legtávolabbi sarkában, majdnem a szélén, a sötétben alig lehetett látni Viktor Bujnyickij hókunyhóját – „mágneses tanyánkat": mint tudjuk, ahhoz, hogy mágneses megfigyeléseket végezhessünk, minél távolabb kell mennünk a hajótól, hogy a hajó vastömege ne befolyásolja a műszereket.

Bujnyickijnak a megfigyelések megkezdése előtt minden vastárgyat ki kellett raknia a hóra, minél messzebb a kunyhótól, még a karabélyt is, amit arra az esetre vitt magával, ha medvével találkoznék.

Amint a sodródás körzetében medvenyomokat fedeztünk fel, több őrt jelöltem ki a tengerészek közül, akik egymás után töltött puskával ügyeletes szolgálatot teljesítettek a kunyhó körül, mialatt Bujnyickij megfigyeléseit végezte.

A hajótól 100 méterre a jégbe befagyasztottunk egy oszlopot, amelynek tetejére a csapadékmérő-edényt erősítettük.

Mindenütt a hó magasságát mérő póznák és karók ágaskodtak, amelyek mutatták, hol fúrtunk be a jégbe vastagságának megmérése végett. A hóban kitaposott ösvények, a sok sínyom miatt jégmajorunk olyan volt, mint általában a téli tájak.

De ha az ember 50 méterrel tovább ment, a kép erősen változott: a jégmezőt határoló jégtorlaszok mögött kihalt táj terült el. Ennek határait egyelőre óvakodtunk átlépni.

Észre sem vettük, hogy elérkezett a sodródás évfordulója. Ez a dátum megérdemli azt, hogy részletesebben beszéljek róla.

A haza hangja

Bármennyire lefoglalta is kollektívánkat a mindennapi munka, a sodródás évfordulójának megünneplésére időben megkezdtük az előkészületeket, és ezeket igen alaposan végeztük.

Szerettük volna összegezni mindazt, amit egy év alatt elvégeztünk és amit elmulasztottunk, számon kérni magunktól, hogy vajon mindent megtettünk-e, amit megtehettünk. Fel akartuk mérni, hogy éltünk ez alatt az év alatt és kinek mit adott ez az év. Fejlődtünk-e valamelyest, vagy ugyanolyanok maradtunk, mint voltunk?

A sodródás évfordulója előtt az egész kollektíva még többet akart tenni, mint azelőtt.

Bujnyickij, Jefremov és én elmerültünk a számításokban. Elhatároztuk, hogy összegezzük az év egyes, legáltalánosabb eredményeit.

Elég tekintélyes számok adódtak. Attól az időtől kezdve, amikor a „Szedov" a „Szadkó"-val és a „Maligin"-nal együtt a Sark-vidék térképén fehér folttal jelölt felderítetlen vidékre került, kollektívánknak sikerült több száz értékes megfigyelést végeznie.

Először is 107 csillagászati meghatározás segítségével sikerült pontosan bejelölni a térképre magának a sodródásnak a vonalát. Ez alatt az év alatt több mint 1000 kilométert nyomultunk előre északra. Ha pedig figyelembe vesszük az összes kanyarulatot és hurkot, amelyet a hajó a sodródó jéggel együtt megtett, akkor az út elérte a 3000 kilométert. Április óta a „Szedov" a 80. szélességi körön túlra sodródott, fokozatosan egyre messzebb nyomult előre északnyugat felé. A sodródás évfordulójára elérte az Északi szélesség 84° 18' 5"-et és a Keleti hosszúság 133° 58'-et.

Másodszor, a sodródó telelés résztvevői ez alatt az év alatt mintegy 100 mélységmérést végeztek 3000 méter mélységig, 8 mérést több mint 3000 méter mélységben. Harmincegy mágneses megfigyelést végeztek, 34 gravimetrikus grafikont rögzítettek, 365 napon át figyelték a jég életét és állapotát, és a meteorológiai megfigyelések száma meghaladta az ezret. Ezenkívül minden 10 napban meghatározták a jég vastagságát, rendszeresen figyelték a mágneses iránytű viselkedését és hidrológiai munkát végeztek. Ezeknek a kutatásoknak egy része a „Szadkó"-n folyt, most pedig az egész tudományos munka áthárult a „Szedov" személyzetére.

Egy évvel ezelőtt 217-en voltunk, mostanra ebből a telelő ármádiából mindössze 9-en maradtak. De közben feltöltötték a személyi állományt. Hat tengerészt kaptunk a „Jermak"-ról, akik önként osztották meg velünk a sodródás nehézségeit. Bizonyságot tettek szívósságukról és arról, hogy tudnak küzdeni.

Bármennyire különböző volt is a kollektíva tagjainak jelleme és vérmérséklete, a jégen való sodródás rendkívül nehéz körülményei közepette sikerült berendeznünk az összehangolt és értelmes életet.

Ez az év mindenkinek sokat adott. Fizikailag és erkölcsileg egyaránt megerősödtünk. Ismereteink és tapasztalataink bővültek. Majdnem mindenki felelős beosztásba került. Én másodkormányos voltam a „Szadkó"-n és kapitány lettem; Dmitrij Grigorjevics Trofimov, a „Jermak" negyedik gépésze a „Szedov" főgépésze és pártszervezője lett; Andrej Georgijevics Jefremov a főiskolai hallgatók gyakorlati vezetője volt a „Maligin"-on, most hajóparancsnok-helyettes lett; Szergej Dmitrijevics Tokarjov, a „Szadkó" volt gépkezelője másodgépész lett; Vszevolod Sztyepanovics Alferov, aki gépkezelő volt, harmadik gépésszé lépett elő; Nyikolaj Szergejevics Sari-

pov fűtő volt és gépkezelő lett; Dmitrij Prokofjevics Butorin matróz volt, fedélzetmester lett belőle. A személyzet többi tagjának is nőtt a szakképzettsége és gyarapodtak a tapasztalataik is.

Vajon kell-e bizonyítanom, hogy a „Szedov" fedélzetén az élet nem szorítkozhatott a 15 ember szűk világára? Ellenkezőleg – embereink változatlanul érdeklődtek minden iránt, ami a hajón kívül, a távoli kontinensen történt. A nemzetközi politika minden eseménye, a sztahanovisták minden termelési rekordja élénk eszmecsere témája volt és eleven visszhangra talált a hajón.

Az alkotó tevékenység iránti nemes igény ugyanúgy megnyilvánul a „Szedov"-on, mint a Nagy Földön.

A kajütökben, a fedélzeten és még a hajókonyhában is olyan nagy számban születtek az új gondolatok, mintha egy nagy tervezőiroda működött volna nálunk. És egymás után születtek az újítások.

Pavel Meger szakács szeretett rajzolni. Albuma a jégsivatag életéből vett rajzoktól tarkállott. Vszevolod Alferov gépész arról ábrándozik, hogy könyvet ír és e célból részletes naplót vezet.

Majdnem mindnyájan szenvedélyes fotoamatőrök lettünk. Ezenkívül szabad időnkben, amikor az idő lehetővé tette, síversenyeket rendeztünk és korcsolyáztunk.

A kiegyensúlyozott, jó kedélyállapot fenntartása azért sikerülhetett, mert a második telelés első napjaitól kezdve viszonylag elviselhető életfeltételeket teremtettünk.

Lakóhelyiségeink kényelme nem maradt el a többi sarkvidéki állomásokon levők mögött. A hőmérséklet még az orvos, Alferov és Nyedzveckij kajütjében sem volt kevesebb 14–15 °C-nál, pedig ezeket tartottuk a leghidegebbnek.

Ötnaponként nagytakarítást végeztünk. Mindent megtisztogattunk, lemostunk, a matracokat és a takarókat kivittük szellőzni a jégre.

Tíznaponként befűtöttük a fürdőt – szerencsére legalább 8 évre volt elegendő szappanunk.

A jégen való sodródásunk évfordulójának ünnepi estjén volt mit mondanunk jó eredményeinkről. Volt mit írniuk az újságoknak, amelyek az évforduló előtt 2–3 nappal sürgönyökkel bombáztak bennünket, cikkeket, karcolatokat és tudósításokat kértek. Csak úgy mellékesen megjegyzem, hogy azoknak, akik ezeket kérték, sejtel-

mük sem volt arról, hogy milyen körülmények vannak nálunk, azt képzelték, hogy egész napokat áldozhatunk irodalmi tevékenységre: minden újságnak okvetlenül „részletes és mindenre kiterjedő" cikk kellett volna, és okvetlenül „azonnal". Ha pedig nem sikerült azonnal küldenünk, kíméletlenül bombáztak bennünket sürgönyeikkel.

A rádiósok Vlagyivosztokból a következő közleményt vették:

„Egy bizonyos egység vörös tengerészei üdvözlik a Szovjetunió zászlóját, amelyet a világ legészakibb szélességéig becsülettel elvittetek."

Ilyen táviratok is voltak:

„A taskenti 152. sz. iskola úttörői olyanok akarnak lenni, mint ti. Táviratozzatok epizódokat a sodródásból."

„Sürgönyözzétek meg, hova forduljunk, hogy leváltsuk sarkvidéki műszakotokat."

Alatta 10–15 aláírás.

Az Országos Rádióbizottságtól közölték, hogy október 23-án külön a mi számunkra műsort közvetítenek. Felszólítottak bennünket, közöljük, mit szeretnénk hallani.

Erre teljes lett a zűrzavar. A felhívás annyira váratlan volt, hogy még szakszervezeti vezetőnk, a fáradhatatlan Nyikolaj Saripov is kissé zavarba jött.

A fedélközben megbeszélések és beszélgetések kezdődtek. Együttesen felidéztük emlékezetünkben a zeneszerzők nevét, a zeneművek címét – gépészeink és matrózaink ritkán fordultak meg operában vagy hangversenyteremben, bár a zenét mindenki szerette.

Végül is elkészült kollektív kívánságlistánk.

Amikor ezt elküldtük, s az összes cikket megírtuk és továbbítottuk, minden eredményt felsoroltunk, már csak a jubileumi előkészületek legkevésbé bonyolult része volt hátra: ki kell dolgoznunk az ünnep napirendjét.

Itt néhány szót kell szólnom az ünnepi vacsora előkészületeiről. Megőriztem az ünnepi étlapot, amelyet orvosunk színes ceruzával rajzolt, gondosan kicirkalmazott betűkkel, díszes keretbe írt. Amikor nézem, eszembe jut, hogy hárman – a doktor, Andrej Georgijevics és én – milyen nagy igyekezettel kerestünk az élelmiszerkészletek között valami olyat, amivel különlegességet nyújthatunk.

Alekszandr Alekszandrovics Poljanszkij segítőtársaival nagy titokban saját receptjei szerint italokat készített. Illatos szirupokat főztek cukrozott citromból, fekete áfonyából, kávéból, sőt még vitaminnak csíráztatott borsóból is. Mindezekhez bizonyos mennyiségű szeszt adtak, és végül olyan csodálatos italok születtek, mint a „84. szélességi kör likőr", „Vitaminkeserű" vagy az „AAP likőr", amelynek elnevezéséből könnyen ki lehetett találni azt, hogy ki a feltalálója.

Végre elérkezett a rég várt október 23-a. Ez a nap is úgy kezdődött, mint a többi: az ügyeletes ébresztette az embereket, megreggeliztünk, és utána ki-ki a munkájához kezdett. A gépészbrigád folytatta a csörlő készítését a mélyvízi mérésekhez. Butorin és Gamankov a jégre ment, felállította a csapadékmérőt. A rádiósok a szükség esetére tartalékolt áramfejlesztővel feltöltötték az akkumulátorokat. Csak a hajó felett lengő ünnepi zászlók emlékeztettek arra, hogy ez különleges nap.

A hajón 17 óra 30 perckor befejeződtek a munkák. Az emberek kajütjükbe mentek, hogy egy keveset pihenjenek és rendbe hozzák magukat. Nagy keletje volt a meleg víznek, a szappannak, a cérnának és a tűnek. Kézről kézre járt a vasaló, ez a mi körülményeink között értékes tárgy, amelyet az utolsó repülőgép felszállása előtt a „Szedov" büfése, Ivan Vasziljevics Jekimov – aki 23 évig dolgozott hajónkon, és csak az orvosok sürgetésére, nagyon nehezen vált meg telelő társaitól – ünnepélyesen nekem ajándékozott.

A társalgó kajütből edénycsörömpölés hallatszott. Szakácsunk szorgoskodott ott, a napos segített neki.

Átlapoztam a tudományos megfigyelések naplóját, egy külön lapra kiírtam néhány számot a beszámolóhoz, elküldtem az esedékes szolgálati táviratokat, és kimentem a fedélzetre, hogy megnézzem, nem készít-e a jég valamilyen meglepetést az ünnepi éjszakára.

Beállt az esti sötétség. A csillagok a felhők mögé rejtőztek. A hajótól két lépésnyire már semmit sem lehetett látni. Lábam alatt csikorgott a hó. A friss déli szél unalmas nótáját fújta. Már három teljes napja nem változott iránya, és most újra egyenesen észak felé mozogtunk. A jégmezők azonban egyelőre nyugodtan viselkedtek, és nem lehetett olyan hangokat hallani, mintha egymásra torlódnának.

A „Szedov" kiöltözött, simára borotvált lakói egybegyűltek a társalgóban.

Mindenki emelkedett, ünnepi hangulatban volt. 1937. október 23-a sötét estjén, amikor hajóink a most tőlünk távol eső Laptyev-tengeren megrekedtek a sodródó jégben, aligha feltételeztük, hogy ennek az örömtelen esetnek az évfordulója ünnep lesz számunkra. Akkor csak nyomasztó gondolatok jártak a fejünkben, s csak arra tudtunk gondolni, hogy milyen nehéz helyzetben vagyunk; de hiszen minden győzelemnek csak akkor lehet igazán örülni, ha nem könnyű kivívni. És most a hosszú és nehéz út után bátran ünnepelhettünk.

Az óramutató a húszashoz érkezett.[1] Elfoglaltam az asztalnál az elnöki helyet és néhány üdvözlő szót mondtam.

Poharainkba bort töltöttünk és a boldog ország tiszteletére ürítettük, ahol mindenkinek megvan a munkához és az alkotáshoz való joga, a szovjet hazafiakra, akik önfeláldozóan növelik a haza erejét.

Tapsvihar tört ki és üdvrivalgás. Egész személyzetünk viharosan ünnepelte a hazát.

Majd fesztelen, barátságos beszélgetés folyt az asztalnál. Sorra vettük a múlt év legfontosabb eseményeit, a jövőről ábrándoztunk, a rokonokról és hozzátartozókról beszélgettünk, akik – biztosak voltunk benne – ezekben az órákban meleg szavakkal emlékeznek meg rólunk. Amikor elérkezett a rádió-összeköttetés felvételének következő időpontja, Poljanszkij elindult kabinjába, és néhány perc múlva egy halom üdvözlő távirattal tért vissza.

Az est tetőpontján, alig türtőztetve mosolyát, hozzám fordult:

– Kapitány, fáradjon a kabinba! A novgorodi újság tudósítója interjút szándékozik készíteni Önnel.

Elcsodálkoztam: hogyan jutott el hozzánk a novgorodi tudósító?

A dolognak igen egyszerű magyarázata volt. A novgorodi újság vállalkozó szellemű munkatársai különtudósítóként beszervezték a Cseljuszkin-fok egyik rádiósát, földijüket. A gondos sarkkutató átadta a szerkesztőség üdvözletét, és részletes beszámolót kért tőlünk a jubileumi ünnepségről.

[1] A „Szedov" óráinak számlapján 24 órás beosztás volt.

Amikor Poljanszkijjal visszatértünk a társalgóba, a jókedv a tetőfokán volt. Alferov és Saripov orosz táncot táncolt, utána gépészeink kórusban elénekelték Poljanszkij kedvenc dalát, a „Szélesre tárult a tenger"-t, utána ismét táncolt valaki.

Éjjel 1 órára azonban minden elcsendesült és a hangszórókhoz mentünk. Most kell kezdődnie a közvetítésnek Moszkvából a sodródó „Szedov" tiszteletére. És végre megszólalt a bemondó jól ismert hangja:

– Megkezdjük közvetítésünket a „Georgij Szedov" jégtörő gőzös legénysége számára.

Az ünnepi hangverseny több óráig tartott. Minden kívánságunkat teljesítették, egy kivételével: a Vörös Zászló-Renddel kitüntetett ének- és táncegyüttes távol volt Moszkvától és a hangverseny rendezői elnézést kértek Trofimovtól, amiért nem tudták teljesíteni kérését. Kárpótlásként a hangverseny programját jelentősen kibővítették más számokkal, és mi hajnali fél négyig hallgattuk a műsort a hangszórók előtt.

Mindenki elégedetten és boldogan ment vissza kajütjébe, tele azzal az örömteli tudattal, hogy milyen szoros a kapcsolat a hazával, amelynek baráti hangja több ezer kilométeren át eljutott hozzánk.

Október 24-én, 9 órakor véget ért A. A. Poljanszkij rádióügyelete, Nyikolaj Bekaszov váltotta. Alekszandr Alekszandrovics elszundított. Egy idő után azt érezte, hogy valaki cibálja. Bekaszov volt. A fiatal rádiós valami miatt nagyon izgatott volt.

Poljanszkij felugrott:

– Mi van? Elkezdődött a jégtáblák összezáródása?

– Nem – felelte Bekaszov. – Cseljuszkin hívja a készülékhez a rangidős rádióst. Fontos rádiótáviratot akarnak leadni.

Az álom egy pillanat alatt elszállt Poljanszkij szeméből. Ilyen eset még nem fordult elő. Mi történhetett? Odament a készülékhez. Hogy leplezze izgatottságát Vorozscov előtt, tréfás üdvözletet billentyűzött a Cseljuszkin-fok rádiófőnökének.

„Mit akarsz közölni velem, Vaszja? Mindig örülök, ha ilyen kellemes emberrel beszélek."

Vorozscov azonban nem válaszolt a tréfára. Röviden csak ezt közölte:

„Vedd a rádiótáviratot!"

Poljanszkij írni kezdett.

És néhány perc múlva ez az általában nyugodt és kiegyensúlyozott ember beviharzott a társalgó kajütbe, ahol éppen Trofimov, Szoboljevszkij, Tokarjov és én reggeliztünk, és egy távirat-űrlapot nyújtott át nekem. Az izgatottságtól szaggatottan motyogta:

– Ez... nekünk... a Kremlből... üdvözlet... A sodródás évfordulójára...

Hangosan felolvastam a táviratot:

„Moszkvából 3327–63–24–02–00

»Szedov« jégtörő

Bagyigin kapitánynak,
Trofimov pártszervezőnek

A sodródás évfordulója alkalmából meleg üdvözletünket küldjük Önnek és a »Szedov« egész legénységének. Meg vagyunk győződve róla, hogy a szovjet emberek bolsevik szilárdságával leküzdik útjuk minden nehézségét és győztesen térnek vissza a hazába.

Megszorítjuk kezüket, elvtársak!

A SZK(b)P Központi Bizottságának és a Szovjetunió Népbiztosi Tanácsának megbízásából I. Sztálin és V. Molotov."

Amikor az olvasást befejeztem, néma csend volt. Egymásra néztünk, szinte nem hittünk a fülünknek. Ezután kitört a taps. Kiadtam a parancsot:

– Mindenkit felébreszteni! Mindenki azonnal ide!

Hangos lett a társalgó kajüt. Egymást ölelgettük, „Hurrá!" kiáltások hallatszottak, és újból és újból felolvastuk a táviratot.

Az összejövetel spontánul átalakult röpgyűléssé. Nagyon sokat szerettem volna mondani. de én is úgy jártam, mint Poljanszkij. Nem találtam szavakat, minden szó, amit ismertem, halványnak és méltatlannak tűnt a lelkünket betöltő érzésekhez képest. És a beszéd végül is igen rövidre sikerült:

– Mostantól kezdve október 24. legénységünk legnagyobb, feledhetetlen ünnepe... Úgy fogunk dolgozni, hogy megszolgáljuk nagy hazánk bizalmát.

Trofimov azt indítványozta, hogy küldjünk választáviratot. A Cseljuszkin-fokkal való rádió-összeköttetésünk végéig már csak 10

perc volt. A válasz megfogalmazását nem halaszthattuk a következő adásig. Ezért Poljanszkij elszáguldott a rádióskabinba, Vorozscovot figyelmeztetni, hogy választ adunk, mi pedig Trofimovval leültünk, hogy megfogalmazzuk a táviratot.

Vettem egy papírdarabot, amely a navigációs térképről szakadt le és felszereltem magam ceruzával.

Írni könnyebb volt, mint beszélni. Ámde minden mondatot minél jobban szerettünk volna megfogalmazni. Ezért az a 10 perc, amelyet Poljanszkij a választávirat megfogalmazására adott, egy pillanat alatt elrepült és még csak letisztázni sem sikerült a szöveget. Egyébként lehet, hogy így még jobb is volt. Néhány stilisztikai hibától eltekintve a távirat őszinteségével, közvetlenségével visszatükrözte érzéseinket.

13 óra 12 perckor főrádiósunk már felvette az összeköttetést a cseljuszkin-foki állomással.

A Cseljuszkin-fok a táviratot 10 perc múlva továbbította Dickson-szigetre, és újabb 10 perc múlva a rádióhullámok elvitték Moszkvába, a Kremlbe.

Az élet a sodródó hajón nagyon változatos. Az ilyen hajó, amely a szelek akarata folytán mozog, teljesen a szelek hatalmában van. Az emberek nehezen tudják előre kitalálni, mit hoz a holnap: újabb előretörést a sark felé vagy visszavonulást a délibb szélességek felé, félelmetes jégnyomást vagy nyugodt órákat. Néha egymás után múlnak a hetek és a hónapok, s az ember nem tudja mit írjon a naplójába, annyira hasonlóak és egyhangúak a napok. És akkor egyszer csak váratlan változás, és mindennap annyi az esemény, hogy még csak felsorolni is nehéz őket.

Éppen az ilyen nagy események időszaka kezdődött nálunk nem sokkal azután, hogy a sodródás évfordulóját megünnepeltük. Bár a jégtáblák elég messzire elvittek bennünket észak felé, a helyzet a „Szedov" körül nem volt jobb, mint a Laptyev-tengeren, amely változékonyságáról hírhedt. A hajónapló, a jég életének megfigyeléséről vezetett napló továbbra is a repedésekről, az olvadáshelyekről, a bezáródásokról és az elmozdulásokról szóló bejegyzésektől tarkállott. Időnként a hajónak ki kellett állnia a jégtáblák igen heves rohamait, és ilyenkor az egész legénység harcra kelt ellenük.

A sodródás végéig a hajón maradunk

Január 20-án rádiótávirat érkezett az északi-tengeri út főigazgatóságától:,

„Közöljék a jéghelyzetet, a repülőgépek fogadásának lehetőségét, a leszállóhely előkészítését . . . "

Ez a rövidke rádiótávirat eszünkbe juttatta, hogy a legénység ősszel ígért elszállításának időpontja közel van, és hogy igen hamar át kell adnunk a hajót a repülőgépeken érkező váltásnak.

A legénység felváltásának kérdését a „Jermak"-on történt emlékezetes megbeszélésen határoztuk el 1938. augusztus 28-án. Vezetőségünk és mi is úgy véltük, fizikailag lehetetlenség kibírni sodródva a jég között két telelésnél többet. Ezért, amikor Seveljov kijelentette, hogy a világos évszak beköszöntésével repülőgépen új embereket küldenek, ezt mindnyájan úgy fogadtuk, hogy szükség van rá.

Csak egy dolog zavart bennünket: el tudjuk-e 15 emberrel készíteni a repülőteret? Hiszen 1938 tavaszán a leszállóhelyek megtisztogatásán több százan dolgoztak, és ennek ellenére a munkát csak nagy erőfeszítések árán sikerült elvégezni. De Alekszejev, a Szovjetunió Hőse, aki részt vett a „Jermak" expedíciójában, biztatott bennünket:

– Semmiség, vannak tapasztalataitok. Biztos vagyok benne, hogy nagyszerű repülőteret csináltok számunkra.

Minél jobban közeledett a tavasz, annál többet beszéltünk a küszöbönálló légi expedícióról.

Általában örülhettünk a váltásnak. Ritka nehéz volt a tél. Bővelkedett bezáródásokkal, sok volt az aggodalom, a rohammunka; s mindez mély nyomot hagyott bennünk. A rokonok és a hozzátartozók, a nap és a zöld fű, vagy egyszerűen csak az új utáni vágy – legyen az akár ismeretlen, de okvetlenül új – mindnyájunkat gyötört.

Hiszen korántsem volt egyszerű két hosszú sarki telet eltölteni egy sodródó hajó szűk kajütjeiben, minden reggel és minden este ugyanazokkal az emberekkel találkozni, mindig ugyanazokat a hangokat hallani és ugyanazokat az arcokat látni. Tökéletesen megis-

mertük egymást járásunkról, a hang legkisebb árnyalatából megéreztük társunk hangulatát. Úgy éreztük, hogy már mindent rég megbeszéltünk, mindent megtudakoltunk egymástól és tulajdonképpen néha nem volt miről beszélni.

Tudtam, hogy méltó emberek jönnek leváltani bennünket. Nem véletlen, hogy tanítóm, P. P. Belouszov, a „Kraszin" kapitánya azt rádiózta, hogy „A Szedovon találkozunk". Úgy látszik, őt szemelték ki sodródó hajónk kapitányának. Ki ne örülne annak, ha ilyen váltás érkezik?

És mi örültünk. Ámde ugyanakkor valahol a lelkünk mélyén valamiféle irigység támadt: most, amikor már olyan sokat átéltünk, szenvedtünk, amikor olyan sokat tettünk, most, fogjuk magunkat és hagyjuk el a hajót? Hiszen olyan sok élmény köt hozzá bennünket, a megtett út minden mérföldjéért drága árat fizettünk. Bátran elmondhatjuk, hogy ez a két telelés mindnyájunk életében egy külön szakasz.

Talán tiltakozzunk a váltás ellen? Ez szerénytelenségnek látszott volna. És ráadásul nem olyan egyszerű kijelenteni azt, hogy maradéktalanul vállalunk minden felelősséget a sodródás befejezéséért. Senki sem tudta, meddig tart majd a „Szedov" bolyongása a jégsivatagban – hiszen a hajó most a szelek játékszere volt.

És mégis alig bírtam elviselni azt a gondolatot, hogy azt, amit mi elkezdtünk, más fogja befejezni. Ráadásul az utóbbi időkben újabb, komolyabb aggályaink támadtak: vajon azok az emberek, akiknek egy óra leforgása alatt át kell venniük tőlünk az ügyeket, képesek lesznek-e arra, hogy gyorsan, menetből birtokba vegyék a hajót? Fenn tudják-e tartani a szükséges munkaütemet, amelyet kétéves, szívós fáradozás árán alakítottunk ki?

Ahhoz, hogy valaki megszokja a számára új, teljesen szokatlan körülményeket, hosszabb időre lenne szükség. Hajónk pedig a számítások alapján olyan helyzet előtt állt, hogy be fog hatolni a legészakibb szélességekbe – már február elején közeledtünk a 86. szélességi körhöz. A hajónak napról napra át kellett lépnie azt a vonalat, amelyet ezeken a szélességeken a „Fram" húzott meg. Itt igen intenzív tudományos megfigyeléseket kellett végezni. Előttünk viszont az állt, hogy éppen ebben az időszakban át kell engednünk

a hajó fedélzetét új embereknek, akik egyáltalán nem ismerik a sodródás viszonyait.

Nem, a sodródás korántsem a mi magánügyünk. Itt a személyes megfontolásokat a legkevésbé sem szabad figyelembe venni. Ha a tudomány és a népgazdaság számára hasznosabb lesz meghagyni kollektívánkat a sodródásban, akkor nekünk le kell mondanunk a váltásról.

Február 13-án a szolgálat letelte után felkerestem pártszervezőnket, Dmitrij Grigorjevics Trofimovot. Sovány és sápadt volt, az utóbbi napokban nehezen járt, lábát kínozta a reuma. Ha át akart lépni a küszöbön, kezével óvatosan felemelte egyik lábát, áttette rajta, utána ugyanezt a műveletet a másikkal is elvégezte, és csoszogva, lassan botorkált a folyosón, a gépházhoz érve leült egy zsámolyra és dolgozni kezdett. De senki sem hallotta panaszkodni.

Meg voltam győződve róla, hogy a pártsejt titkára támogatni fog, s ezért nyíltan elmondtam neki mindent, amit a közelgő váltásról gondoltam.

Dmitrij Grigorjevics figyelmesen végighallgatott, s utána egy ideig félrenézve hallgatott, majd megszólalt:

– Hát azt kell tenni, ami a legjobb. Két telet kibírtunk, a harmadikat is kibírjuk.

Elhatároztuk, hogy egyenként hívatni fogjuk a legénység minden tagját, és nyíltan, szívből elbeszélgetünk velük, hogy megtudjuk, miként vélekednek az emberek a harmadik telelésről.

Azóta sok év telt el, de még mindig emlékszem e rideg és sivár helyzetben lefolyt beszélgetések minden részletére. Keskeny, hosszú kajüt. Az ágyon durva pokróc. A kis asztalon füstölgő lámpa, rajta papírból való hosszúkás lámpaernyő.

Az emberek izgatottak. Egyesek rögtön és világosan igenlő választ adnak kérdésemre. Mások haboznak. Önkéntelenül is eszembe jut egy beszélgetés, amely ezelőtt egy fél évvel zajlott le, amikor a „Jermak" délre távozott és magával vitte a leváltott embereket. Egyesek már akkor is kétkedtek és haboztak. Ez érthető, hiszen nem kis dolog önként egy hajón maradni, amely a központi Északi-Sarkvidéken sodródik. És ennek ellenére a legénység legtöbb tagja kérdésünkre a következő pontos és határozott választ adta:

– Ha kell, maradunk.

Miután ezek a beszélgetések befejeződtek, Trofimovval együtt közöltem az északi-tengeri út főigazgatóságának politikai csoportfőnökségével:

„Megállapítjuk, hogy az összes telelők erkölcsi szelleme kitűnő, civódások és meg nem értések nem fordulnak elő köztük. A közérzet és a hangulat kiegyensúlyozott, akárcsak a telelés kezdetén. Valamennyi termelési feladatot kitűnő eredménnyel végezték el. A legénység úgy jellemezhető, hogy összehangolt, egybeforrott."

Alekszandr Alekszandrovics jelentésünket még aznap este továbbította az éterbe. Hogyan fog majd reagálni rá Moszkva? Mit válaszol?

Lelkem mélyén elhatároztam: semmi esetre sem fogom elhagyni a „Szedov"-ot.

Február 14-én, ebéd után végre választ kaptunk jelentésünkre. Ez a válasz I. D. Papanyinnak, az északi-tengeri út főigazgatósága vezetőjének a távirata volt:

„Megkaptam február 13-i rádiótáviratotokat. Úgy érzem, hogy a szedovisták készek végrehajtani bármely feladatot, amelyet a párttól és a kormánytól kapnak. Mint sarkkutató és mint a barátotok egy feladatot akarok adni nektek – a bolsevikokat jellemző rendíthetetlenséggel és szilárdsággal álljatok helyt e történelmi jelentőségű sodródásban kollektívátok erőivel. Kedves szedovisták, tudjátok meg, hogy az egész szovjet nép, kormányunk figyelemmel kíséri munkátokat, sodródástokat."

Az egész személyzetet azonnal a társalgó kajütbe hívattam, felolvastam a táviratot, és a következő szavakat fűztem hozzá:

– Ideje véglegesen dönteni, elvtársak! Nagy bizalommal vannak irántunk. Azt mondhatnám, kivételes bizalommal. A már kész, teljes létszámú expedíciót meghagyják, ha mi veletek együtt kellő szilárdságot és állhatatosságot tanúsítunk. Ezek után hogy legyen? Megállunk félúton, átadjuk a vártát a váltásnak és utasként visszatérünk a szárazföldre, vagy lemondunk erről a váltásról és becsülettel befejezzük a sodródást? Külön-külön már mindegyikőtökkel beszéltünk. Senkit sem szabad ide kényszeríteni. Mindenkinek úgy kell cselekednie, ahogy lelkiismerete diktálja. Aki nem akar vagy nem tud maradni, azért repülőgépet küldenek. Mi a véleményük, elvtársak? A társalgó kajütben egy ideig csend uralkodott. Ebben

a pillanatban mindenki még egyszer eldöntötte magában a fontos kérdést, amelytől az életben igen sok függött.

Végül a fedélzetmester törte meg a csendet. Felállt és szokatlan komolysággal és szigorúsággal fordult hozzám:

– Konsztantyin Szergejevics! Maguk itt mindnyájunkat megkérdeztek: maradunk vagy elrepülünk? De most nekünk kell megtudnunk, hogy Ön marad-e vagy sem?... Ön a kapitány és az Öné is az első szó...

Vártam ezt a kérdést. Tizennégy szempár szegeződött rám. Én gondolkodás nélkül nagyjából ezt válaszoltam:

– Én mindenekelőtt kommunista vagyok, elvtársak. A párt pedig arra tanít bennünket, hogy semmiféle nehézségtől ne féljünk, hanem küzdjük le őket. Ha egy kommunista úgy véli, hogy egy nehéz dolgot be kell fejezni a közjó érdekében, akkor kötelessége befejezni. Én a hajón maradok. Másként nem cselekedhetem...

– Én is maradok – mondta a fedélzetmester.

És a társalgó kajüt egyszerre hangos lett: az emberek tanácskoztak egymással, mielőtt a döntő szót kimondották volna. Utána megszólaltak, hangosan, szinte mindenki egyszerre, egymást félbeszakítva és túlkiabálva.

Poljanszkij mint rádiós, akinek kezén keresztülment az északi-tengeri út főigazgatóságával folytatott egész levelezés, mindenkinél korábban értesült a készülő eseményekről. Ezért számára nem volt váratlan gyűlésünk, s neki belsőleg sikerült felkészülnie rá. Tudva azt, hogy milyen nehezen viseli el a gyermekeitől és a feleségétől való hosszú távollétet, azt vártam, hogy ezúttal is habozni fog. Szása papa azonban elég erőt talált magában ahhoz, hogy kimondja:

– Még hogy! Maradok, mint a többiek. A közösséget nem szabad becsapni!

Az emberek egy része azonban még mindig határozatlanul hallgatott, bár mindenfelől izgatott hangok hallatszottak:

– Helyes! Mindnyájan maradunk!

– Szavazzunk!

– Együtt kezdtük, együtt is fejezzük be!

Én félbeszakítottam az elvtársakat:

– Így nem jó. Mindenki maga döntsön. Ez megtisztelő dolog és a Nagy Földről minden felszabaduló helyre száz önkéntes jelölt

akad. A kérdést így nézze, Getman elvtárs: van-e magában elég erő ahhoz, hogy a sodródás végéig dolgozzék, vagy sem? – A fűtő egy kis ideig gondolkozott, aztán így válaszolt:

– Már hogyne lenne . . . Én, mint mindenki . . .

Így egymás után mind kijelentették, hogy a sodródás végéig a hajón akarnak maradni. Utolsónak szakácsunk nyilatkozott. Szokásos humorával kijelentette:

– Egyedül repülni Moszkvába, valahogy kellemetlen, ilyen kényelmes kiszolgáláshoz nem vagyok hozzászokva. Érdemes egy szakácsért repülőgépet küldeni? Még legalább 200 borscsot kell főznöm hideg hajókonyhámban.

A szakács szavai felvidították az embereket. Most újra én vettem át a szót:

– Ezek szerint, elvtársak, úgy döntünk, hogy maradunk. Nagy felelősséget vállalunk magunkra, erről nem szabad megfeledkeznünk. Két télen át barátságban és egybekovácsoltan éltünk. Valamit elértünk ezalatt: megőriztük a hajót és megszerveztük a tudományos munkát. Rajta, dolgozzunk derekasan a jövőben is. Javasolom, küldjünk táviratot Moszkvába azzal a kéréssel, engedjék meg nekünk, hogy kollektívánk együtt maradjon a sodródás végéig. Ez lesz a legjobb ajándékunk a XVIII. pártkongresszusnak.

A családommal ezúttal sem közöltem semmit. Nehezen tudtam összeszedni a megfelelő szavakat. Azt gondoltam, az lesz a legjobb, ha hozzátartozóim mindenről az újságokból értesülnek.

A hajón emelkedett volt a hangulat. Mindenki várta, hogyan fogadja Moszkva a jelentésünket. Az északi-tengeri út főigazgatósága vezetőjének a távirata alapján bíztunk benne, hogy kérésünket teljesítik. De ugyanakkor szerettük volna megtudni a végső döntést, hogy a sodródás végéig a hajón hagynak-e bennünket.

Február 19-én Moszkvából rövid rádiótávirat érkezett, amelyet az északi-tengeri út főigazgatóságának vezetősége írt alá. Ez állt benne:

„Táviratuk tegnap megjelent a *Pravdá*ban. A kormány eleget tett ama kérésüknek, hogy az expedíció egész állományát hagyják meg a »Szedov« fedélzetén a jégsodródás végéig. Az Önök iránt tanúsított bizalomhoz melegen gratulálok. Szilárd meggyőződésünk,

hogy az Önök tudományos munkája méltó folytatása lesz a »Szevernij poljusz« expedíció munkájának. Jókedvet, állóképességet és kitartást kívánok a jég elleni harcban."

Az ország ezen a napon ünnepelte a „Szevernij poljusz" expedíció befejezésének évfordulóját, és mi hallgattuk a moszkvai rádió ezen eseménynek szentelt adását. Az északi-tengeri út főigazgatóságának munkatársai, a pilóták és a tengerészek megszólaltak a mikrofon előtt. Mindegyikük üdvözölte azt az elhatározásunkat, hogy a sodródás végéig a „Szedov"-on maradunk.

Mindez jókedvre derített és támogatott bennünket. És amikor a következő csillagászati helyzetmeghatározásból kiderült, hogy átléptük a 86. szélességi kört, a hírt a hajón mindenki lelkesen fogadta. Némi szünet után meggyorsult északi irányú mozgásunk. A jégtáblákkal együtt naponta körülbelül 1 mérföldet tettünk meg. Az emberek felfogták, hogy most, amikor a „Fram" rekordját megdöntöttük és olyan közel vagyunk az Északi-sarkhoz, elkezdődik a sodródás legérdekesebb szakasza.

Senki sem tekintett hátra. Minden gondolatunk a jövőé volt. Ködös homályból igyekeztünk kiolvasni, mit tartogat számunkra a holnap.

A tengerfenék mérésének bonyodalmai

Levéltáramban van egy dokumentum, amelyet különös gonddal őrzök. Ez az a jelentésünk, amelyet az északi-tengeri út főigazgatóságának 1939. március 17-én küldtünk. Ebben a néhány sorban összesűrűsödik az izgalmas és hosszú harcnak, a merészségeknek, a keserű kiábrándulásoknak, az újabbnál újabb próbálkozásoknak és végül a döntő győzelemnek az eredménye:

„A »Szedov« legénysége a párt XVIII. kongresszusa tiszteletére vállalta, hogy a sodródás alatt megméri a tenger mélységét.

Az egész kollektíva hosszú és szívós munkájának eredményeképpen ma 4485 méter mélységet mértünk. Ezenkívül a sodródás

minden 20 mérföldje után további méréseket fogunk végezni. A mélységméréssel együtt talajmintát veszünk. Ma vettük az elsőt."

Ez volt a 9. próbálkozás a tengeraljzat elérésére. Nyolc alkalommal eredménytelenül bocsátottuk le a tengerészeink által készített sodronykötelet a lékbe. A sodronykötél 5 alkalommal elszakadt, és a víz alatt maradt a függeléksúlyokkal és a műszerekkel együtt, amelyeket mechanikusaink nagy erőfeszítések árán készítettek. És csak március 17-én sikerült végre elérni a kívánt eredményt.

Rohamoztuk a sarkvidéket, igyekezve feltárni titkait.

Hányszor láttuk úgy, hogy mélységmérési szándékunk kivihetetlen! Hányszor aggódtam, amikor Butorinnak és Gamankovnak a dróttól felsebzett kezére esett pillantásom. Tengerészeink türelmesen fonták a saját gyártmányú sodronykötelet, egyik kilométert a másik után. Mintha csak bosszantásunkra, a gépészeknek ismét nem sikerült megjavítani az üzemképtelenné vált nyersolajmotort, és valahányszor mélységet próbáltunk mérni, a falánk „Szimamoto" petróleummotort kellett üzembe helyeznünk, amely szomjas lóként vödörszámra vedelte az értékes nedűt. Pedig a folyékony üzemanyag minden grammjával takarékoskodtunk.

De tudtam, hogy kötelesek vagyunk ezt elvégezni. És végül nemcsak azt tanultuk meg, hogyan kell megmérni a tenger mélységét és fenekéről talajmintát venni, hanem a víz fenék menti rétegéből is több hidrológiai mintát vettünk, amelyek a tudomány számára rendkívül érdekesek.

Ha ki tudnánk halászni a tenger fenekéről azokat a szerkezeteket, amelyeket az első mélységmérésnél 1938. október 29-én használtunk, és melléjük tudnánk tenni az utolsó mérésnél, 1939. december 27-én használtakat, körülbelül annyira különböznének egymástól, mint egy modern gőzmozdony múzeumi ősétől. Az egész kollektíva több hónapos szívós munkája nem volt hiábavaló – sikerült többé-kevésbé tökéletes felszerelést készítenünk.

Október 29. után elkezdődött az az időszak, amikor a kegyetlen összezárulások, torlaszok keletkeztek, amelyek esetenként pusztulással fenyegették a hajót. Sodronykötelünk nem készült el, és csak november 20-án került be a hajónaplóba a következő bejegyzés:

„16 óra. Szétbontjuk a háromhüvelykes acél sodronykötelet, hogy mélységméréshez kötelet készítsünk."

Ettől kezdve Butorin és Gamankov megszakításokkal, minden szabad percet felhasználva készítette az új kötelet, gondosan felgombolyítva az egyes szálakat, hogy utána egyesítse őket. Getman és Sapirov néha segített nekik.

Gépészeink, Tokarjov és Alferov ezalatt új szerkezetet készítettek, amely önműködően elengedi a nehezéket abban a pillanatban, amikor a kötél vége eléri a feneket.

Huszonnégy napba telt, mire minden előkészület befejeződött. A fedélzetmester csak december 14-én jelentette ünnepélyesen, hogy 3500 méter sodronykötél elkészült. Az előbbi mérésekből maradt 2000 méter kötéllel együtt most már elegendő hosszúságú kötelünk volt. Már csak gondosan ellenőrizni kellett minden fonást, a kötelet fel kellett tekerni a csörlő dobjára, és el lehetett kezdeni a mélységmérést.

Az új sodronykötél ellenőrzését szertartásszerűen végezték. A sodronykötelet kicipelték a fedélközbe. Minden fellelhető petróleumlámpát összeszedtek, hogy minél jobban ki tudják világítani a helyiséget. A mínusz 24 °C-os hideg ellenére kinyitották az egyik szellőzőnyílást, amelyen átdugták a kötél egyik végét és kihúzták a tatnál levő csörlőhöz.

Két tengerész lassan forgatta a dobot, feltekerte rá az új mélységmérő kötelet, a többiek pedig, akik a fedélközben tartózkodtak, a kötél minden centiméterét ellenőrizték. Nem akartunk kellemetlen meglepetéseket, hiszen a legkisebb repedés miatt – akár csak egy huzalon is – a kötél elszakadhatott. Ezért az ellenőrzés 3 napig tartott. Csak akkor adtunk utasítást a mélységméréshez szükséges lék vágására, amikor teljesen meggyőződtünk róla, hogy a kötél fonása hibátlan.

December 18-án újra megmértük a tenger mélységét. A kötelet 5500 méter mélyre eresztettük le, de nem értünk talajt. A felhúzáskor szerencsétlenség történt. Még 3300 méter volt a vízben, amikor a kötél elszakadt, és a teher, a megerősítésére szolgáló szerkezettel együtt, a tenger fenekére került.

A kudarctól teljesen elkedvetlenedtem. Csak Dmitrij Prokofje-

vics Butorin ördögi szívósságának köszönhető, hogy mélységmérési próbálkozásaink folytatódtak.

Több-kevesebb valószínűséggel fel kellett tételeznünk, hogy nem érzékeltük azt a pillanatot, amikor a mérőón talajt ért és még akkor is hajtottuk a kötelet, amikor már a feneken volt. Közben hurkok, szerencsétlen görcsök keletkeztek rajta, amelyek október 29-én már becsaptak bennünket: a kötél hajlott és nem nyúlt, és ennek következtében elszakadt. Mindenáron ki kellett eszelni valami új szerkezetet, amely pontosan jelzi azt a pillanatot, amikor a kötél vége a tenger aljzatát érinti. Ehhez még néhány hónapra volt szükség. Az emberek elátkozták az álnok óceánt. A hajónaplóba ezt írtam:

„Mivel a sodronykötél készítéséhez felhasználtam a második kikötőkötél végét, nincs több alkalmas anyag. Tekintettel arra, hogy a megmaradt acél sodronykötelekben sok a görcs és a sérült fonat, továbbá a fonatok és a huzalok vastagsága miatt nem alkalmasak mérőkötél készítésére, a mélységmérési kísérleteket abba kell hagyni."

Az emberek egész este mérgelődtek és semmiségek miatt vitatkoztak. Még a társalgó kajütben is akadozott a beszélgetés tea után. Mindnyájan szándékosan kerültük a mélységmérések témáját, bár mindenkinek azon járt az esze. Feltehetően ez volt az oka a kínos és erőltetett beszélgetésnek. Untam magam és visszavonultam kajütömbe.

Leültem az asztalhoz, rajzolni kezdtem, és elgondolkoztam a felvázolt sémákon, igyekeztem választ találni a mindnyájunkat foglalkoztató kérdésre: miért szakadnak el a kötelek? Egyszer csak kopogtak az ajtón, és a hátam mögött ismerős köhécselés hallatszott. Tévedhetetlenül kitalálhattam, hogy a fedélzetmester érkezett.

– Dmitrij Prokofjevics?

– Az! – felelte visszhangként a fedélzetmester.

– Mit akar mondani, Dmitrij Prokofjevics? – kérdeztem tőle feléje fordulva.

A fedélzetmester egy helyben topogott bizonytalanul, valami járt a fejében, aztán megszólalt:

– Látja, Konsztantyin Szergejevics, nálunk mindennap történik valami, amire nem számítunk. Igen ... mindig, mindig ... A kémé-

nyekben megint ujjnyi vastagon áll a korom. Igen... Ideje lenne kitisztítani...

– Holnap egészségügyi nap lesz, Dmitrij Prokofjevics. Akkor majd kitisztítjuk...

A fedélzetmester szemén láttam, egyáltalán nem azért jött, hogy figyelmeztessen a kémények kitisztítására. Ő maga is nagyon jól tudta, hogy 19-én egészségügyi nap lesz.

Ahogy számítottam rá, Butorin maradt.

– Jó – mondta vontatottan –, ezek szerint kitisztítjuk. Igen...

Aztán felrepedezett, a dróttól felsebzett ujjai közé cigarettát vett, és én önkéntelen sajnálattal néztem a kezét. Amikor elkapta pillantásomat, elmosolyodott:

– Alaposan heges lett a kezem. De nem baj, amint mondják, kibírja a lakodalomig.

Elhallgatott, majd végre elszánta magát és megszólalt:

– Azt hallottam, Konsztantyin Szergejevics, abba akarja hagyni a mélységmérést?

– Igen, egyelőre úgy gondolom, hogy elhalasztjuk – feleltem.

A fedélzetmester mélyet szippantott cigarettájából, kifújt egy füstgomolyagot és keserűen mondta:

– Nehezen sikerül. Mennyi munkát fektettünk bele, mennyi petróleumot elégettünk, és mindezt hiába. De engedje meg, hogy még egyszer megpróbáljuk. Csak egyszer, jó? Legfőbb vágyunk, hogy végére járjunk ennek a dolognak. Az nem számít, hogy a kezünk megfagy. A fiúk mindenre hajlandók. Már megbeszéltem velük. Rendben lesz.

Becsületszavamra, ebben a pillanatban szerettem volna megölelni és megcsókolni a fedélzetmestert! Mélyen meghatott a tudomány iránti odaadása, amelyről nemrég még igen zavaros elképzelései voltak. De vajon a munka nem lesz ezúttal is hiábavaló? Van-e erkölcsi jogom arra, hogy az embereket ennek a kínosan nehéz munkának a folytatására késztessem, holott nem vagyok meggyőződve a sikerről? Nem lenne-e jobb, ha legalább a meleg idő beköszöntésének idejére halasztanánk? És végül, miből fonjuk a sodronykötelet? Hiszen már csak a legmegbízhatatlanabb, elnyűtt anyag áll rendelkezésünkre...

Megkérdeztem:

– És miből fonjuk?

A fedélzetmester habozva mondta:

– Mi lenne, ha mégis elvennénk azt a drótot az oldalkötélzetből? Tokarjovval felmértük, felbecsültük – ki kell bírnia ...

Jól tudtam, milyen drótról van szó. Ezt a tervet már rég megvitattuk a társalgó kajütben, aztán ejtettük, mivel nem sok jóval biztatott. A 4. sz. fedélközi helyiségben egy nagy köteg háromhüvelykes acél sodronykötél hevert, amelyet a kikötő kötélzet cseréjére tartogattunk. Ezt a sodronykötelet kétmilliméteres acélhuzalból fonták. Ebből a drótból nem lehetett mélységmérő kötelet sodorni, túl nehéz volt, ellenállt a sodrásnak. Csupán egyes darabjait össze lehetett hegeszteni, hogy ily módon egy hosszú acélhuzalt kapjunk.

De vajon kibírja-e a saját súlyát egy ilyen vékony huzal, ha 4–5 kilométer hosszan kell lógnia? Ez bizony kétséges volt.

Butorin várakozóan nézett rám, és megismételte mondanivalóját:

– Csak még egyszer ... No, utoljára. Éjjel-nappal dolgozni fogunk ... Próbáljuk meg, jó? – A fedélzetmester arca felderült, amikor elfogadtam indítványát. Megfordult és esetlenül kisomfordált a kajütből. Hallottam sietős lépteit; igyekezett minél hamarabb megörvendeztetni társait.

A harmadik kötelet a sarki tél kellős közepén kellett elkészíteni. A munka azonban megszakítás nélkül folyt. Íme, az ügyeletesek bejegyzései a hajónaplóban:

„*December 22.* Butorin fedélzetmester kiválasztja az acél sodronykötelet a hosszabbításhoz. A levegő hőmérséklete –28 °C-ig süllyedt. Az északkeleti szél erősödik.

December 23. Butorin és Getman letekeri a háromhüvelykes sodronykötelet a mélységmérő csörlő kötelének a meghosszabbításához. A levegő hőmérséklete –28 °C.

December 28. Gamankov, Saripov és Getman lecsavarja az acél sodronykötelet. A levegő hőmérséklete –37,7 °C. Gyakran halljuk, amint a hidegtől meg-megreccsennek a hajó farészei.

December 29. Gamankov, Saripov és Getman letekerik a sodronykötelet. A levegő hőmérséklete –35,1 °C."

Mialatt Butorin, Gamankov, Saripov és Meger a sodronykötéllel

bajlódott, egyes huzalokra szedte szét, a műszerészek azon fáradoztak, hogy új készüléket szerkesszenek, amellyel talajmintát vehetünk a tengeraljzatról.

Ennek a készüléknek az elkészítése a mi körülményeink között majdnem elképzelhetetlen volt. Tokarjov azonban vállalkozott rá.

Január 15-re elkészült a Tokarjov által konstruált műszer. Mindössze 16 kilogrammos volt. Most már újra, immár harmadszor megkísérelhettük a tengerfenék kitapogatását.

A fenséges sarki fény – amely időnként rendkívül erős volt – kora hajnaltól kezdve felettünk ragyogott. A zeniten ott tündöklött büszke koronája. Az imbolygó sugarak, ívek és sávok rendkívüli ünnepélyességgel díszítették az egész égboltozatot. Ámde az ügyeletesen kívül, akinek szolgálati kötelessége volt az égi jelenségek megfigyelése, ezúttal senki sem gyönyörködött ebben a csodálatos tűzijátékban. Sokkal prózaibb dolgokkal voltunk elfoglalva: felállítottuk a számlálót, léket fúrtunk, az önműködő kallantyúkat bekentük szalonnával, hogy a jeges vízben ne mondják fel a szolgálatot, gondoskodtunk a világításról.

A mínusz 38 fokos hideg ellenére elég biztosan mozogtunk a mélyvízi csörlő körül. Végre 14 óra 40 perckor kiadtam a vezényszót Butorinnak, aki állandó őrhelyét foglalta el a dobnál, amelyre a kötél fel volt gombolyítva:

– Mélységmérőt lebocsátani!

– Értettem, mélységmérőt lebocsátani! – válaszolta a fedélzetmester.

A csörlő kattogni kezdett, és Tokarjov új műszere eltűnt a lékben. A gépész büszkén és valamilyen különös gyengédséggel követte tekintetével.

Kezdetben minden rendben ment. A motor üzemzavar nélkül működött, a vékony huzal simán ment le a víz alá. Ámde nemsokára újra aggódás fogott el bennünket: a számláló már az ötezredik métert mutatta, de Gamankovnak és Getmannak, akik a régi módszer szerint rézhorgokkal feszítették a kötelet, még mindig nem sikerült érzékelniük a talaj érintésének a pillanatát. Nehéz volt elképzelni, hogy a tenger ezen a helyen olyan mély. A legvalószínűbb az, hogy az ilyen barkács módszer egyszerűen nem vált be: fizikai-

lag lehetetlen tapintással megállapítani azt a pillanatot, amikor a nehéz sodronykötél vége a fenéken fekszik.

– Mélységmérőt felhúzni! – vezényeltem.

Ekkor azonban váratlanul megmakacsolta magát „Szimamotónk". A gépészek a motorhoz rohantak, hogy megállapítsák az üzemzavar okát. Ezalatt az ötkilométeres kötél a lékben himbálózott, a vége pedig lehet, hogy a fenéken nyújtózott.

Elmúlt tíz, húsz, harminc perc. Az ócska motor még mindig nem akart működni, bár a gépészek annak érdekében, hogy mozgásra kényszerítsék a dugattyút, úgy látszott még arra is hajlandók, hogy bebújjanak a hengerbe. Mindenki idegeskedett, és minden perc órának tűnt.

Végre a „Szimamoto" feléledt, zsémbesen köhögött és megindult. Mindnyájan megkönnyebbülten sóhajtottunk. Örömünk azonban nem soká tartott: 40 perc múlva, amikor a kötélből már csak 1700 méter volt a vízben, a kötél elszakadt és vége Tokarjov műszerével együtt a fenékre távozott.

Akaratlanul is a másodgépészre néztem. Sápadt volt, de egy szót sem hagyta el az ajkát. Hát igen, ez nem kellemes, amikor az ember saját szemével látja, miként pusztul el az, amin két héten át fáradozott.

– Konsztantyin Szergejevics, görcs! – kiáltott fel a jégről Saripov, aki villanyfény mellett megszemlélte az elszakadt véget.

Így van! Aggályunk jogos volt: a kötél vége világosan mutatta, hogy miután a kötél elérte a feneket, felgombolyodott, spirálok keletkeztek, ezek felhúzás közben összegubancolódtak és egyikük elszakadt. Mindenáron új módszert kellett találni a talajt érés pillanatának megállapítására, különben semmit sem sikerül tennünk.

Mindenesetre a tapasztalat megmutatta, hogy Butorinnak és Tokarjovnak igaza volt: a vékony acélhuzal nem volt gyengébb régi sodronyunknál.

Maradt még 3300 méter hosszú hajókötelünk. Mi lenne, ha a régi huzal maradványával meghosszabbítanánk és megismételnénk a kísérletet? Igaz, az emberek fáradtak. Ámde mindnyájan valamilyen eredményt akartunk elérni. Hiszen elhatároztuk, hogy ez lesz az utolsó mélységmérési kísérlet. Akkor miért ne merítenénk ki teljesen a lehetőségeket? Elhatároztuk, hogy a mélységmérő huzalt

azonnal megtoldjuk 1000 méter régi kétszeres sodronykötélfonattal.

De honnan vegyünk új nehezéket? Ha már kockáztatunk, akkor kockáztassunk; Tokarjovnak megengedtem, hogy egy nehéz csövet – nagy részét levágva, hogy minél könnyebb legyen – használjon fel talajminta vételére.

Az emberek önfeláldozóan dolgoztak ezekben az órákban. Megfeledkeztek a hidegről, arról, hogy kora reggel óta nem ettek. Erőszakkal kellett őket egymás után a társalgó kajütbe kergetni, ahol Gamankov, aki a szakácsot helyettesítette, különféle hideg falatokat tálalt fel nekik.

21 óra 30 perckor váratlanul kialudt a fény. Kiderült, hogy a bajok betetőzéséül elszakadt az elhasználódott hajtószíj. A gépészek petróleumlámpákat gyújtottak, s felszerelték magukat árral és szurkos fonállal. Egy fél óra alatt összevarrták a szíjat és a „Szedov" fedélzete újra fénybe borult.

Végre késő estére minden készen volt.

22 óra 10 perckor újra megindult a mélyvízi csörlő. Bár az emberek már 12 órát töltöttek a hidegben, senki nem ejtett egy panaszszót sem. Mindenki tekintete a lékre szegeződött, ahol halványan csillogott a víz, amelyet hamarosan beleptek a jégtűk. Ott, a víz alatt dőlt el próbálkozásunk kimenetele.

Úgy döntöttünk, hogy először 4000 méter mélyre eresztjük le a kötelet, aztán, ha nem ér feneket, újra mélyebbre és mélyebbre eresztjük, minden esetben 50–100 méterrel növelve hosszát.

Éjfél körül elkezdtük a kötél felhúzását. Igyekeztünk a csörlő dobját minél simábban és lassabban forgatni, hogy ne károsodjék. Feltehetően a tengeren egy horgász sem kíséri akkora figyelemmel zsinórja végét, amint az kijön a vízből, mint ahogy mi a sodronykötél utolsó métereit figyeltük.

A három sikertelen próbálkozás után, amikor minden alkalommal a fenéken maradt néhány ezer méter kötél, most először valami szokatlan dolog történt: a számlálószerkezet egymás után számolta a 100 és a 10 métereket, a kötél pedig egyre csak jött, csak jött ki a vízből. Végül a léknél felbukkant valami nagy és fekete tárgy, csobbanás hallatszott, és Sarikov felkiáltott:

– Állj! Feljött a nehezék.

Az izgalomtól remegő kézzel tartotta a nehéz Ekman-csövet, amely sikeresen visszatért a 4000 méteres mélységből.

Ezek szerint győzelem? Örömünk azonban korai volt: a csőben semmiféle talajnyomot nem sikerült felfedeznünk.

Csak fél győzelmet arattunk. Ezen az éjszakán bebizonyosodott, hogy drótkötelünk alkalmas mélyvízi mérésekre, és hogy még egy nehéz csődarab is visszatérhet a tenger fenekéről, amennyiben sikerül elkerülni azt, hogy a huzal megtörjön. A tengerfenéket azonban nem értük el. Nyilvánvaló, hogy a sebtében készült függelék leszakadt, és idő előtt bezárta a fedőket.

A mélységmérést éjfél tájban fejeztük be. És már egy óra múlva hallottuk a jól ismert zajt – a recsegés-ropogást –, elkezdődött, majd hamarosan iszonyú erejűvé vált a jég összezárulása. A legénység anélkül, hogy pihent volna, azonnal a szükségbázisokra indult, amelyek közelében repedések jelentek meg. Ez emlékezetes rohammunka volt az üzemanyagraktár megmentése érdekében.

Majdnem 10 napot rabolt el tőlünk ez az előre nem látott rohammunka, és csak január utolsó napjaiban sikerült hozzáfognunk az új, szám szerint ötödik kísérlet előkészítéséhez.

Ezúttal is pokoli hideg volt – a hőmérő –35,5 °C-t mutatott. A jégben vájt léket majdnem egy pillanat alatt vékony jégréteg borította be, és a jeget sokszor el kellett távolítanunk, hogy csökkentsük a sodronyhuzal súrlódását. Különösen a számlálószerkezetet kellett nagyon figyelnünk, amelyet minduntalan beborított a jég.

A mélységmérést elég későn kezdtük, mivel Jefremov, Butorin, Gamankov és Getman reggel óta a hidrológiai állomáson dolgozott. Kétezer méter mélységig bezárólag sikerült nekik 16 mintát venniük, különböző mélységi szintekről.

Két ízben nem értük el a feneket.

A vékony acélhuzal harmadszor is a vízbe merült.

Este 9 óra körül elkezdtük felhúzni. Lassan húztuk, másfél óra hosszáig. Úgy látszott, mintha minden rendben lenne. Ámde a kísérlet legvégén (már csak 550 méter kötél volt a víz alatt) váratlanul újabb baleset történt: amikor a meghosszabbított kötél csatlakozási pontja áthaladt a számlálószerkezeten, halk fémcsikorgás hallatszott, és a kötél vége a készülékkel együtt egy pillanat alatt eltűnt a vízben.

Újból sodronykötelet fontunk, és hengereket készítettünk mintavétel céljára. Amikor mélységet mértünk, újra elszakadt a kötél. Ezúttal azonban néhány helyen szürke agyagos iszapnyomok voltak láthatók rajta.

Az iszapnyomokból és a sodronykötél végén keletkezett megtörésekből ítélve elszámítottuk magunkat 400 méterrel – 400 méter hosszú kötél a tenger fenekén feküdt. Ez azt jelentette, hogy ezen a ponton a mélység megközelítően 4400 méter.

Hogy pontos számot kapjunk, lehetőleg minél hamarabb meg kellett ismételni a mérést egy másik hengerrel, amelyet tengerészeink megrövidítettek és lényegesen csökkentették a súlyát.

Ezúttal elhatároztuk, hogy még egy szerkezetet alkalmazunk: az acélkötél végéhez egy darab kenderkötelet erősítünk és ehhez erősítjük a terhet. A hajlékony és lágy, de ugyanakkor elég erős kenderkötélnek nem árt, ha megtörik. Még abban az esetben sincs veszély, ha a kenderkötél vége a fenéken fekszik, kinyúlik, amint a sodronykötél felfelé húzza. Meg kell mondanom, hogy ez az egyszerű, de ugyanakkor fontos tökéletesítés később sokszor kisegített bennünket.

Ámde kétségtelenül még nagyobb szerepet játszott szerény gépészünk, Kolja Saripov március 17-én reggel, néhány órával ama mérés előtt tett javaslata, amely aztán döntő győzelemmel végződött.

Mintha ez a nap sem ígért volna semmi jót sem. Mindenesetre korántsem vidáman kezdődött. A „Szedov" hajónaplója így beszéli el ezt a reggelt:

„Március 17. 7 órakor 7–10 percen át a tat mögötti repedésben összezáródik a jég. A láthatáron gyenge köd. Délnyugat-nyugati hármas erősségű szél. A külső levegő hőmérséklete mínusz 41,2 fok.

9 óra 30 perc. Butorin, Getman és Saripov folytatja a mélységmérés előkészítését.

11 óra. A hajót lökés éri a tat mögött húzódó repedés helyén, a jég bezárul és feltorlódik. Kisebb szünetekkel folytatódik a jég összezárulása a tatnál és balra, a tat mögött húzódó repedés helyén.

14 óra 15 perc. A nyomás a tatnál és balra jelentős erejű, a repedés helyén friss jégtorlasz. A régi jég a nyomástól a hajótól

20 méterre töredezni kezd, miközben a jégmező a hajó bal oldalán erősen csikorog, a torlasz fala lassan közeledik a hajóhoz.

14 órától kezdve a brigád folytatja a mélységmérés előkészületeit."

Ez a rövidke feljegyzés szemléltetően mutatja, hogy a „Szedov" legénysége alkalmazkodott a sodródás sajátos körülményeihez. Most már nem vesztegettük az időt az óceán felett kóborló jéghegyek szemlélésére. Ezeket éberen figyelte az ügyeletes, és ez elég volt. Az ügyeletes a kellő pillanatban jelt adott és akkor mind a 15 telelő harcra kelt a támadó jéggel. Addig pedig mindenki nyugodtan végezte a maga dolgát.

Egyes jelekből ítélve a nap második felében bizonyos nyugalomnak kell bekövetkeznie. Ezt fel kellett használni mélységmérésre. A fedélközbe mentem ellenőrizni, hogy halad Butorin, Saripov és Getman munkája. A kis tűzhelyen a számlálószerkezet száradt. A falon a fedélköz számára új tárgy függött – egy nagy, kerek, rézből levő rugós mérleg.

Meg akartam kérdezni a fedélzetmestert, minek hozta ide, de Saripov megelőzte kérdésemet:

– Mit gondol, Konsztantyin Szergejevics: mi lenne, ha mégis megpróbálnánk alkalmazni? Emlékezzék rá, Tokarjov még az ősszel javasolta.

Hirtelen eszembe jutott, mi is történt akkor. Nem sokkal azután, hogy elkezdtük a mélységmérés előkészületeit, Tokarjov előkereste a gépházból ezt a régi mérleget, amellyel valamikor a szenes zsákokat mértük, és azt javasolta, hogy ezt dinamométer helyett használjuk. Ha a mérlegre felfüggesztjük a számlálót, akkor a kötél merülése mértékében egyre többet fog mutatni – növekszik a vízbe leeresztett kötél súlya. De abban a pillanatban, amikor a mérőkötél végére erősített nehezék eléri a tenger fenekét, a mérleg jóval kevesebbet fog mutatni. Ez lesz a jel a megállásra.

Ez az elgondolás önmagában rendkívül egyszerű. Ámde a mi sodrott kötelünk jóval nehezebb volt 350 angol fontnál,[1] amit ez a mérleg mérni tudott. Tokarjov javaslatát elvetettük, és utána megfeledkeztünk róla. Csak Saripov emlékezete őrizte a rugós mérleget.

[1] Egy angol font 0,413 kilogramm.

Most, amikor a sodronykötelet fele annyi súlyú huzalból készítettük, mint az előbbit, a rugós mérleg kapóra jött. Elhatároztuk, hogy azonnal felhasználjuk.

Most már kétszeres biztosítékunk volt a szakadás ellen: először a kenderkötél, amely nem törik meg, másodszor a rögtönzött dinamométernek többé-kevésbé időben jeleznie kell a talajt érés pillanatát. Türelmetlenül vártam, mikor nyugszik meg a jég és mikor próbálhatjuk ki a gyakorlatban újításainkat.

Végre megszűnt a jég mozgása és elkezdhettük a munkát.

A fedélzetmester kissé bizalmatlan volt a Saripov által javasolt újítással szemben, és aggodalommal szemlélte az ócska mérleget. És bár állandóan többet mutatott, Butorin egyre kelletlenebbül eresztette fel a csörlő fékjét.

A számlálószerkezet 4260, 4310, majd 4360 métert mutatott.

A dinamométer mutatója egyre tovább haladt.

A fedélzetmester végül már nem bírta tovább:

– Konsztantyin Szergejevics, ne higgyen ennek a dolognak! Átver bennünket az átkozott mérleg! Kötél nélkül maradunk!

Én legalább annyira izgultam, mint Butorin. A kockázat nagy volt, de a kísérletet végig kellett csinálni.

– Még 50!

A fedélzetmester szemrehányó pillantást vetett rám és reménytelenül legyintve feleresztette az emeltyűt. A csörlő kétségbeesett nyikorgással további 50 méter sodronykötelet eresztett le a vízbe. A mérleg mutatója újból többet mutatott.

4410 méter! És még mindig nincs fenék? Mi lesz akkor, ha ennek a régi mérlegnek nem hihetünk? Hiszen a múlt alkalommal a kötél 4400 méter mélységben a fenéken feküdt.

– Még 50!

A számlálószerkezeten egyre gyorsabban villantak fel a számok: 4420, 4430, 4440, 4450 . . .

A fedélzetmester fékezett. Abban a pillanatban, amikor a számlálószerkezet azt mutatta, hogy már 4460 méter kötél van víz alatt, a dinamométer mutatója rekord számra – 310 fontra ugrott. Semmi jele a fenéktalaj érintésének!

– Rajta, még 50-et!

A fedélzetmester kérlelni kezdett:

– Nem szabad többet, Konsztantyin Szergejevics! Elszakad, igazán mondom, elszakad. Kötél nélkül maradunk!

A kísérletet azonban be kellett fejezni, és én megismételtem:

– Még 50!

Butorin felengedte a féket. A kötél még mélyebbre merült. A dob tompán sírt, az egész csörlő remegett. A fedélzetmester megszólalt:

– Lám, elszakad . . . elszakad . . . 4510 méter!

A mérleg korongjára pillantottam. És – micsoda öröm! – a mutató váratlanul az ellenkező irányba lendült ki és megállt a 270-es számnál.

– A függelék a talajon van! – kiáltottam oda Butorinnak. – Felkészülni a mélységmérő kötél felhúzására!

Nagy izgalommal vártam, mikor fejeződnek be a kötél felhúzásának előkészületei. Hiszen a dinamométer más miatt is mutathatott kevesebbet: ha a kötél vége az Ekman-csővel és az új kenderkötéllel együtt leszakad, mert nem bírja el a súlyt.

Négy órakor végre megkezdtük a kötél felhúzását. És nyomban, amint a számlálószerkezet 20 métert mutatott, a mérleg mutatója erősen megugrott – egy pillanat alatt 30 fonttal többet jelölt. Megkönnyebbülten sóhajtottam. Most már világos volt, hogy ott a vízben minden rendben. Ilyen ugrás a fenéktől való elszakadás biztos jele.

Emlékeztetőül ezt írtam füzetembe:

„*16 óra 05 perc.* A leeresztett kötél hossza 4490 méter. A rugós mérleg állása – 270 angol font. A kötél eltérése a függőlegestől – 2°."

Majdnem két óra hosszáig tartott, míg kihúztuk a kötelet a vízből. Az utolsó méterig simán jött. Aztán kézzel kivettük a kenderkötelet, és végül a lékből előbukkant a henger. A sapkák zárva, úgy, ahogy kell, magát a hengert pedig barna iszap borította – 10 centiméternyire besüppedt a tenger puha fenekébe.

A legnagyobb elővigyázattal szedtük ki a hengerből ezt az első mintát, amelyet az összes szabályok megtartásával vettünk. Egy fél óra múlva pedig a mélyvízi mérések naplójába bekerült az első bejegyzés:

„*1939. március 17.* Szélesség 86° 25' 1", hosszúság 108° 20'. Mélység 4485 méter. A fenéktalaj – barna iszap."

Még sokszor kellett megérnünk keserű kiábrándulást, és nemegyszer kellett több ezer méter sodronyfonatot feláldozni a tengernek. De ettől a naptól, 1939. március 17-től fogva már szigorúan meghatározott, tapasztalattal ellenőrzött szabályok szerint tevékenykedtünk.

Azelőtt minden mélységmérési kísérlet esemény volt, két-három hónap múlva pedig a mélyvízi mérések megszokott, mindennapi dologgá váltak.

A „Szedov" felkészül a hajózásra

A sarkvidéken, a magas északon a tavasz fogalma merőben feltételes. Nem láttuk, hogyan tűnik el a hó a földekről és a hóbuckák alól előtűnik a fekete föld, amelyet halványzöld növényzet borít be, nem hallottuk a tavaszi vizek csörgedezését és az első pacsirták énekét, nem éreztük a nyírfák és a juharfák ragadós rügyeinek illatát.

A legjobb esetben egy vastag jégcsapban sikerült gyönyörködnünk, amely a fedélzetről csüngött le a napos oldalon vagy a jégtáblán egy salak kupac körül behorpadt hóban. Március, április, májusban a 86. szélességi fokon túl azt tartják melegnek, amikor a hőmérő higanyszála nem süllyed mínusz 20 °C alá.

De még a sarkvidéki tavasznak is megvannak az előnyei. Csak a hosszú sarki éjszaka után lehet teljesen méltányolni a napsütést, amely annyira megszokott a közepes szélességek lakói számára, akiket elkényeztettek a mindennapos napkelték és napnyugták. A 20 fokos hidegnek is örülünk, ha előtte szívósan tartotta magát a 40 fokos hideg. Tavasszal rendszerint megnyugszanak a jégtáblák, és alhatunk, nem kell attól félnünk, hogy az éjszaka kellős közepén elhangzik a riadó: minden ember a fedélzetre!

Végül éppen tavasszal, amikor beköszönt a napos idő, elkezdődhetnek a széles körű tudományos megfigyelések, anélkül, hogy az

ember a hóval belepett repedésben a lábtörést kockáztatná. Nem kell attól félni, hogy váratlanul medvével találkozunk a sötétben, nem kell vesződni a petróleumlámpával.

1939 tavasza a pólus környékén ott talált bennünket, ahol a délkörök annyira összefutnak, hogy egy edzett sífutó jó tucatnyit is átszelhet belőlük egy nap alatt – ezeken a szélességeken mindössze 4 mérföldnyire vannak egymástól a hosszúsági körök. Ezért jó keleti szélben a délkörök „úgy futnak el" a „Szedov" hajóablakai mellett, mintha csak mérföldkövek lennének. Egyedül áprilisban több mint 25 hosszúsági fokon haladtunk át a 107-től a 81. délkörig.

Sietnünk kellett a tudományos megfigyelésekkel. Maximálisan ki akartuk aknázni azt, hogy a 86. szélességi fokon túl tartózkodunk, ugyanis a Ferenc József-föld délkörén túl a jégtáblák elkerülhetetlenül délnyugatra visznek bennünket.

Ezért volt az, hogy a „Szedov" kollektívája 1939 hideg tavaszi napjaiban különösen megfeszített munkát végzett. A hajón még sohasem folytak olyan nagyarányú és intenzív tudományos megfigyelések, mint most. Hogy szemléltessem ennek az időszaknak a sajátosságát és különlegességét, ismét naplójegyzeteimet hívom segítségül.

„*Március 20.* Északi szélesség 86° 26' 3", Keleti hosszúság 107° 04'. Tehát tavasz van. Melegebb lett. Tegnap mínusz 40,3, ma csak 33,6 fok van. Egy éjszaka alatt majdnem 7 fokkal szökött fel a hőmérséklet!

Tegnap a társalgó kajütben két ablakról ünnepélyesen levettük a hőszigetelést és a fény patakokban ömlött be elkormozódott menedékhelyünkre. Mindnyájan úgy örültünk, mint a gyerekek.

A nap, amely mindössze 10 nappal ezelőtt kukkantott ki először a horizont mögül, most majdnem egész nap a »Szedov« körül köröz. Sajnos, ezt ritkán sikerül látnunk: felhő, köd és hóesés rejti el a fényforrást. Ámde a nappali világosság teljesen elegendő ahhoz, hogy alaposan körülnézzünk.

Sok váratlan dolgot fedeztünk fel. A múlt évben napkeltekor a »Szedov« körül félelmetes jéghegyeket láttunk, amelyek magassága gyakran elérte a 4–6 métert. Az óriási torlaszok minden utat elzártak: óriási erőfeszítéseket kellett tenni, ha bármely irányban egy kilométerre el akartunk távozni a hajótól. Most viszont a jégtáblák

békésebben festenek: a legtöbb torlasz nem magasabb 1,5–2 méternél.

Ezekben a napokban legfontosabb számunkra a tudományos megfigyelések tervének teljesítése. Csak lenne elég erőnk! A terv elég feszített: ahhoz, hogy május 1-ig mindent teljesítsünk, amit magunk elé tűztünk, 411 munkanapra van szükség. Viszont csak 385 áll rendelkezésünkre. Csak arra számíthatunk, hogy túlteljesítjük az előirányzatot.

A munka termelékenységéért folytatott harc itt, a pólus kapujánál is létfontosságú feladat.

Március 21 Hóvihar dühöng. Hetes erősségű délnyugati szél fúj. Most éppen erre van szükségünk: lassítja mozgásunkat a Grönlandi-tenger felé, és talán még közelebb visz a pólushoz.

Még egy jó újság: ma Moszkvából a Rudolf-szigetre repült az »SzSzSzR–N–171« jelzésű repülőgép, azoknak a gépeknek egyike, amelyek az Északi-sarkra repültek. A legénység őrszolgálatot fog végezni, figyeli a »Szedov« sodródását. Az első segélykérő jelre a gép hozzánk repülhet. A repülőgép parancsnoka régi ismerősünk – Georgij Orlov. Ő repült karavánunkhoz a Laptyev-tengeren, amikor a sodródó hajókról elvitték a legénység egy részét.

A gépházban lázas munka folyik. Gépészeinkből hamarosan lelkes műszerkészítő szakemberek lesznek – mindent megcsinálnak, ami a tudományos kísérletekhez szükséges. Íme, annak korántsem teljes jegyzéke, aminek elkészítését május 1-ig vállalták: két henger mélységi mintavétel céljára, Tokarjov konstrukciója, szélzsák, új csapadékmérő henger, négy mérőléc a jég olvadásának mérésére . . . ”

Napról napra egyre világosabban észleltük a nyugaton olvadó jég visszhangját. A szélrózsa nyugati vonásain nagy szabad vízterületek jelentek meg, a jégtáblák jobban engedelmeskedtek a keleti szeleknek, mint a nyugatiaknak, fokozódott a körülöttünk levő jégtáblák forgó mozgása (április 1-től június 15-ig az óramutató járásával ellenkező irányban 10 fokkal fordult el) – mindezek a jelenségek arra utaltak, hogy valahol előttünk a jégtáblák ritkulni kezdtek.

A többé-kevésbé jelentős szabad vízterületek közeledéséről az is tanúskodott, hogy a hajó mellett megjelentek a sirályok. A sirá-

lyok május első napjaitól kezdve a „Szedov" elég gyakori vendégeivé váltak.

Természetesen senki, még csak megközelítően sem tudta előre megmondani, hogy hol és milyen körülmények között lesz a „Szedov" a sarkvidéki hajózás főszezonjában. Csak a júliusi légi felderítés szolgáltathatott némi anyagot ahhoz, hogy válaszolni tudjunk erre a kérdésre, amely mindnyájunkat nyugtalanított.

És mégis kötelességünknek tartottuk, hogy a hajót előkészítsük a navigációra. Kötelességünk volt ezt megtenni arra az esetre, ha a nyár végére a jéghelyzet kedvezően alakul, és egy nagy teljesítményű jégtörő megközelítheti a „Szedov"-ot.

Mindenki, aki legalább távolról ismerős a hajó bonyolult háztartásával tudja, milyen nagy dolog a konzervált hajó felkészítése a hajózásra. Nekünk pedig nemcsak egyszerűen elő kellett vennünk a hajót a konzerválásból, hanem a szükséges javítást is el kellett végeznünk. És mindezt a telelés szokatlanul nehéz körülményei között, amikor a fedélzeti és a gépészbrigádok minden embere saját fő kötelességein kívül még a tudományos megfigyelések aprólékos munkáját is végezte.

Amikor műszaki értekezletet hívtam össze és Andrej Georgijevics Jefremov és Dmitrij Grigorjevics Trofimov jelentették a tennivalókat, az első percben úgy látszott, hogy a feladat egyszerűen teljesíthetetlen. De később, mint mindig, sikerült egyszerűsíteni a feladatot, felbontani alkotóelemeire, a munkát felosztani, az időt sűríteni – és a dolog sikeresen haladt előre. Az egymással versenyző két brigád már június 15-én bejelentette, hogy túlteljesítik a tervet, és Dmitrij Grigorjevics Trofimov szeptember 29-én közölte, hogy a gép és az összes szerkezetek kétnapos készültségben vannak.

Ebben a fejezetben szeretnék beszélni a hajó felkészítésének néhány epizódjáról.

Leginkább a szerencsétlenül járt kormány sorsa aggasztott bennünket, amelyet az 1938. januári bezáródás deformált. Már beszéltem azokról az eredménytelen kísérletekről, amelyekkel a hajót részben kormányozhatóvá próbáltuk tenni, s amelyek 1938-ban majdnem az egész nyarat elvették tőlünk.

Előttem világos volt: ha a kormányt ezúttal sem sikerül kija-

vítani, akkor a hajó kiszabadítása ugyanúgy nem sikerülhet, mint az első kísérlet. Ezért mindenáron ki kellett egyenesíteni a kormánylapátot, vagy legvégső esetben teljesen meg kell szabadulnunk tőle. Kormánylapát nélkül a hajót ugyan nem lehet kormányozni, viszont valahogy vontatni lehet.

1938 nyarán azért nem lehetett az elkezdett munkát befejezni, mivel a hajócsavar és a kormány víz alatt volt. Télen a tat alatt több mint 2 méter vastag jégréteg keletkezett, amely páncélként borította be a kormányt és a hajócsavart. Mielőtt a nyári olvadás elkezdődött, a jégben afféle szárazdokkot vághattunk körülöttük, amelyben jól szemügyre lehetett venni a kormányszerkezetet és meg lehetett kísérelni kijavítását.

Úgy terveztük, hogy 20 nap alatt törjük fel a tat alatti jégréteget. Ezt a munkát Saripovnak és Getmannak kellett elvégeznie. A feltöréssel nem akartak sietni, minél gondosabban akartak dolgozni. Ámde június első napjaiban felmelegedett az idő és a tat alatti gödörbe kezdett beszivárogni a víz.

Június 13-án a tat alatt mintegy 2 méter mély, nagy gödör tátongott. A kormány masszív szerkezete már a harmadik kormánycsapig kinn volt a jégből. E hatalmas fémszerkezet mellett a katlanban serénykedő emberek igen kicsinek látszottak. Hogy legalább némi fogalmat alkothasson az olvasó a „Szedov" kormányáról, elmondom, hogy a kormánylapát magassága elérte a 3 métert, körülbelül 1 méter széles volt és óriási csavarok erősítették a kormánytőkéhez.

Este, amikor a munka befejeződött, Dmitrij Grigorjevics Trofimovval leereszkedtünk a gödörbe, hogy megszemléljük a kormányt – hiszen addig csak arra támaszkodtunk, amit a búvárok mondtak. Most pedig már majdnem egészen előttünk volt. Világosan láttuk, hogy mennyire elgörbült a kormányszerkezet és hogy a lapátja teljesen deformálódott.

A látványtól leverten néhány percig némán álltunk. Utána azonban felülkerekedett a szakmai megszokottság és úgy beszéltünk a javításról, mintha valamilyen szárazdokkban álló hajóról lenne szó.

A dokkot, ha nem is volt valami megbízható, sikerült jégből megcsinálnunk. De mi legyen tovább? Semmiféle olyan szerkezet nem állt rendelkezésünkre, amellyel ki tudtuk volna egyenesíteni a kor-

mánylapátot. Ehhez nagy teljesítményű présgépre vagy gőzkalapácsra lett volna szükség.

Megkérdeztem Dmitrij Grigorjevicset:

– Mi lenne, ha átvágnánk a lapátot?

A főgépész kétkedve vizsgálgatta a vastag acéllapátot, gondolkozott és kérdéssel válaszolt:

– És ezzel mit érünk el? Hiszen utána a kormány használhatatlan lesz. Ha majd visszatérünk a kikötőbe, ki kell cserélni.

Ekkor Butorin ereszkedett le a gödörbe. Érdeklődéssel figyelte beszélgetésünket – a fedélzetmester mindent, ami a hajóhoz tartozott, még egy szegecset is, úgy tekintett, mint vele legközelebbi kapcsolatban álló, személyes tárgyait. Válaszoltam Trofimovnak:

– A megrövidített kormány, természetesen, nem helyettesíti az egész kormányt, de részben kormányozhatóvá teszi a hajót és el tudjuk vinni a legközelebbi kikötőig.

A gondos főgépész nagyon nem szerette, ha valamit tönkretesznek a hajón, még abban az esetben sem, ha ezt a szükség kikényszerítette. Viszont Butorin, aki szerette a rendkívüli javaslatokat, tüstént lázba jött. Láttam a szemén, hogy azonnal szeretne hozzáfogni.

– Mi a véleménye erről, Dmitrij Prokofjevics? Kisül belőle valami?

A fedélzetmester kicsit gondolkozott, aztán lassan válaszolt:

– Természetesen. Ha lenne gázvágópisztolyunk, víz alatt is levághatnánk ezt a darabot – s a kormány elgörbült részére mutatott. – De e nélkül is meg lehet csinálni. Sikerülni fog. Okvetlenül sikerül.

– Látja, Dmitrij Grigorjevics, a terv hívekre talál! – mondtam a főgépésznek.

Az mosolyogva válaszolt:

– Meg kell gondolni!

A kajütbe visszatérve megtárgyaltam a dolgot Andrej Georgijeviccsel, és elvégeztem a szükséges számításokat. Ezek megerősítették azt a feltételezésemet, hogy a hajó önállóan haladhat a megrövidített kormánnyal szabad vízben és ha nem sűrű a jég.

Egy óra múlva, vacsora után, a legénység előtt kihirdettem a javítás tervét, amelyet a többség támogatott.

Reggel elkezdődött a rohammunka: az ügyeletes, a főrádiós és a szakács kivételével az egész legénység hozzálátott a munkához. Sietni kellett, mert erősödött a felmelegedés. A hóban az olyan helyeken, ahol szemét és salak hevert, már megjelentek a tócsák. A torlaszokon gyorsan pusztult a jég felső rétege. A jégmezők teherbíró képessége csökkent, és növekedett a kockázat, hogy a munkagödröt elárasztja a víz. Hiszen a gödör feneke és a tengervíz között csak egy vékony réteg maradt, amelyet a víz bármely pillanatban áttörhetett.

Estére befejeztük a gödör előkészítését. Elhatároztuk, hogy a lapáton sorjában lyukakat fúrunk, s e meggyengült vonal mentén a lapát felső részét leválasztjuk az alsóról.

A legtöbb munka Trofimovra és Tokarjovra jutott. Majdnem kerek 24 órán át kellett dolgozniuk. Trofimov irányította a műveleteket a gödörben, Tokarjov pedig váltás nélkül ügyelt a gyenge „Cservonnij dvigun"-nál, amely kétségbeesetten zihált és fuldoklott, miközben hajtotta a kis, 4 kilowattos áramfejlesztő gépet, amelynek egész energiáját felemésztette a falánk villanyfúró. Ha a fúrót jobban meg kellett nyomni, csökkent a feszültség és a „Cservonnij dvigun" üvölteni, tüszkölni és fulladni kezdett. A fordulatszámot állandóan szabályozni kellett, és Tokarjov egy lépést sem mehetett el a motortól.

A gépészek, mint mindig, igen pontosan megszervezték munkájukat, és már az első napon mintegy száz lyukat sikerült fúrni, bár a munka itt, a gödör fenekén, rendkívül kényelmetlen volt.

A kormány vastagabb részének átvágása nehezebbnek bizonyult. A fúrónk nem volt ahhoz elég hosszú, hogy ezt a 300 mm vastag acéltömböt át tudtuk volna lyukasztani. Ezért több tucatnyi lyukat kellett fúrnunk sugár irányban, hogy a középpontban egyesüljenek.

Június 16-án meg akartunk emlékezni a „Szedov" elindulásának második évfordulójáról. Reggel zászlódíszt öltött a hajó, de ezzel vége is volt az ünneplésnek: nem hagyhattuk félbe a munkát, és a kormányszár fúrása éjjel egy óráig tartott.

Június 18-án estére a munka a végéhez közeledett: a kormányt majdnem sikerült kettévágni. Már csak annak a vékony rácsnak az ellenállását kellett leküzdeni, amely a kifúrt lyukak között keletke-

zett, hogy a kormány felső, használható állapotban maradt részét leválasszuk az alsó, deformálódott részről.

A gépészek feltételezték, hogy ezt a munkát sikerült különösebb gond nélkül elvégeznünk. Ámde a körülmények úgy alakultak, hogy éppen akkor, amikor már minden csaknem készen volt, majdnem elvesztettük az utolsó reményt is, hogy sikerül újra kormányozhatóvá tenni hajónkat.

Ugyanis ezekben a napokban erősen felmelegedett, így a hó és a jég rohamosan olvadni kezdett. Amennyire szenvedélyesen vágytunk márciusban a melegre, annyira kívántunk most egy jó erős fagyot: napról napra több víz lett a gödörben.

Nappal – munka közben –, minden órában, rendszeresen üzembe kellett állítani a tűzoltófecskendőt. Éjfél tájban pedig a víz akkora sugárban ömlött be, hogy csak nagy erőfeszítések árán sikerült eltávolítani.

Vacsora után lefeküdtem pihenni, mert éjféltől kezdve én voltam az ügyeletes. Andrej Grigorjevics felkeltett. Izgatott volt.

– Konsztantyin Szergejevics! Elönti! Butorin és Saripov állandóan szivattyúzza a vizet, de mégis egyre több lesz belőle.

Csizmát húztam, felvettem a vattakabátot, kiszaladtam a fedélzetre és leereszkedtem a gödörbe. Fenekén fél láb magasságban állt a víz: a csavaragynál keletkezett hasadékon keresztül áramlott be. Az átázott, borzas fedélzetmester a vízben sürgölődött, a percről percre nagyobb rést ócska pufajkák maradványaival próbálta betömni. Saripov a tűzoltófecskendővel szivattyúzta a vizet.

Az eget alacsony, piszkos felhők borították, amelyek nedves hópelyheket szórtak a hajóra. Körös-körül minden olvadt. A hőmérő plusz 0,2 °C-t mutatott. Ez azt jelentette, hogy a következő órákban még több víz ömlik a gödörbe.

Tíz perc múlva a „Szedov" egész legénysége egybegyűlt a tat alatt. A következő kép tárult a szemünk elé:

A gépészek sapka nélkül, csak pulóverben, térdig vízben gázolva kínlódnak a gödör fenekén, próbálják szétválasztani a kormány felső és alsó részét. Saripov a vésőt tartja, Alferov és Tokarjov pedig pöröllyel üti. A véső elcsúszik a vízben, a kalapács mellé talál, az emberek beleesnek a vízbe, feltápászkodnak és újra kezdik, elölről

Ezalatt a munkacsapat többi tagja, sorban váltva egymást, teljes erőből nyomja a hörgő tűzoltófecskendő hajtókarját. Ámde minden erőlködésük ellenére a gödörben egyre több lesz a víz.

A gépészeknek végre sikerül szétvágni a lapátban fúrt lyukak közti rácsot. A kormányszár azonban még szilárdan tartja magát.

– Hozzátok ki a csavaros emelőket – rendelkezik Trofimov.

A nehéz emelőket leeresztették a munkagödörbe. A kormány alsó részét elborította a víz. Az emelőket a felső részben függőlegesen felállították. Végre minden előkészület megtörtént és az emelő működni kezdett. Butorin és Jefremov közben forgatja a kormányvezérlés kézi meghajtóművét.

Ezekben a percekben dőlt el, eredményes lesz-e elgondolásunk. Elegendő, hogy az emelő elmozduljon a helyéről és mindennek vége. A víz szintje olyan rohamosan emelkedik, hogy az emelőt másodszor már lehetetlenség felállítani.

Éjjel 2 órakor végre recsegés hallatszott, és a kormány felső része lassan, szinte kelletlenül balra hajlott. Az emberek igyekeztek gyorsan kikecmeregni a gödörből a jég felszínére – a hideg víz szökőkútként tört elő a keletkezett nyílásból. De ez most már nem volt baj – a munkát befejeztük.

Bár mindenki fáradt volt és késő re járt, a hajón ujjongtak az emberek. „Hurrá"-t kiáltottak, a kesztyűjüket feldobták a levegőbe, tréfásan birkóztak egymással – egyszóval úgy viselkedtek, mint az iskolás gyerekek, akik most mentek át egy nehéz vizsgán.

Elhatároztuk, hogy a megrövidített kormányt azonnal kipróbáljuk. Hiszen mindegyikünk égett a vágytól, hogy megtudja, milyen eredménye volt a munkának. Megpróbáltuk a kormányt egyik oldalról átfordítani a másikra. A megrövidített lapát balra könnyen ment, tehát a kormányvezérlés teljesen rendben volt. Jobbra azonban szorult a lapát – úgy látszik, a felső és az alsó rész összekapaszkodott. Csak reggelre sikerült a kormányt 3–4 fokkal jobbra fordítani.

A javítási munkálatok még néhány napot vettek igénybe. Nyedzveckij gépészünknek egy időre át kellett vedlenie búvárrá. A jéggödör már teljesen megtelt vízzel, és most a víz alá kellett merülni, hogy megszemlélhesse a kormányszerkezetet.

Végül is sikerült a kormány elfordulási szögét jobb felé 15 fokra

növelni. Ez elég volt ahhoz, hogy a hajó részben kormányozhatóvá váljon, és ezért június 22-én jelentettük az északi-tengeri út főigazgatóságának, hogy a javítást sikeresen elvégeztük.

A főigazgatóság gratulált a sikerhez. Azok, akik részt vettek a javításban, jutalmat kaptak – fejenként 1000 rubelt. A lapok szerkesztőségei elárasztottak bennünket kérdésekkel, hogyan sikerült átvágnunk a kormánylapátot. Valóban, joggal lehettünk büszkék arra, amit tettünk: a jövő megmutatta, hogy a munkát nem végezhettük volna el jobbkor. Amikor a „Szedov" fél évvel később találkozott a „Sztálin" jégtörővel, megrövidített kormányunk jól működött, annál is inkább, mert miután gőzt fejlesztettünk a kazánban, sikerült a kormányt jobbra is a hajó oldaláig elfordítani.

Ismeretlen szélességeken

Simán és fenségesen mozog az Atlanti-óceán térségének vizeit tápláló hatalmas jégáradat. Mozgása, amelyet az uralkodó szelek és természetesen a légköri nyomás megoszlása határoz meg, feltartóztathatatlan, tartalékai kimeríthetetlenek. Az éghajlat önműködő szabályozásának természetes ciklusa vas tervszerűséggel és következetességgel valósul meg.

1939 nyarán ezt írtam naplómba:

„Honnan ered ez a nagy jégfolyó? Meddig terjednek határai? Milyen nagy a sebességkülönbség a közönséges sodródó jég és ama hatalmas sarki jégtakaró között, amely a földgömb csúcsát borítja?"

Ezekre a kérdésekre részben feleletet adott a „Fram" sodródása, részben pedig a „Szevernij poljusz" kutatóállomás. A „Szedov" sodródása is lerótta a maga obulusát. Ennek ellenére még a jégtáblák közti bolyongás második évének a végén sem merte volna senki közülünk pontosan és határozottan megmondani, mikor ér véget sodródásunk, milyen messzire nyomul előre hajónk észak felé és hová viszik a jégtáblák – a Spitzbergákra (mai nevén Svalbard) vagy Grönlandra. Csupán Ivan Pavlovnak, a nagy orosz tudósnak a jelmondatát követhettük: „Megfigyelni, megfigyelni és ismét csak meg-

figyelni." És mi erőnkhöz képest igyekeztünk minél pontosabb megfigyeléseket végezni.

A tudomány számára nagyon értékesek a jégtáblák mozgására vonatkozó adatok a magas északon – a 83. szélességi körön túl –, ahol kevésbé érezhető a dagály-apály áramlatok és a helyi szelek hatása, amelyek a Laptyev- és a Kelet-Szibériai-tengerre különösen jellemzők. A magas szélességi fokokon, ha szabad magam így kifejeznem, a sodródással tiszta formájában, véletlen befolyások nélkül volt dolgunk. És már munkánk első évében sikerült dokumentáltan bebizonyítanunk, hogy a jég sebessége és mozgási iránya majdnem teljesen a szelek sebességétől és irányától függ. Rendszerint automatikusan mutatkozik a Föld forgásának a befolyása, amelynek következtében a jég sodródási iránya az északi féltekén mintegy 30–40 fokkal eltér a szél irányától.

Ámde már 1939 tavaszára valamilyen új tényezők keletkezését észleltük. Amikor a „Szedov" felemelkedett a 86. szélességi körig és elérte a Keleti hosszúság 120. délkörét, mozgásának jellege változni kezdett. Rosszul engedelmeskedve a nyugati és délkeleti szeleknek, rendkívül kelletlenül mozgott északi és északkeleti irányban. Viszont a keleti félen még gyenge szél esetén is a sodródás nyugat felé észrevehetően meggyorsult. Jellemző, hogy a hajó északnyugati irányban is különösebb nehézségek nélkül mozgott.

Ezzel kapcsolatban még egy rendkívül fontos körülményt fedeztünk fel. A jégtáblák a 120. délkörtől kezdve mintha nem engedelmeskednének a Föld forgása befolyásának, egyenesen a szél irányában kezdtek mozogni, nem tértek el jobbra.

Nem volt alapunk arra, hogy ilyen feltűnő változásokat tulajdonítsunk az áramlat hatásának: a leggondosabb megfigyelések azt mutatták, hogy ebben a körzetben áramlás gyakorlatilag nincs. Nem maradt más hátra, mint feltételezni, hogy a „Szedov" közeledik a kevésbé mozgékony sarkvidéki jégtakaró széléhez, amely hatalmas páncélként borítja a „megközelíthetetlenség pólusának" körzetét. Úgy látszik, az utóbbi 40 év alatt ez a perem észak felé húzódott vissza, és éppen ezért nekünk jóval magasabbra sikerült feljutnunk észak felé, mint a „Fram"-nak. Ennek ellenére a 86. szélességi körön túl mégis megmaradt a sarkvidéki jégtakaró hatalmas sorom-

pója. Éppen ezért megakadályozta, hogy a „Szedov" tovább nyomuljon fel észak-északkelet felé.

Fel kellett készülni a jégmezőkön való harmadik telelésre. A teleléstől önmagában nem féltünk. Voltak tapasztalataink, hogyan kell harcolni a jég ellen, hozzászoktunk a hosszú sarki éjszakákhoz, megtanultuk elviselni a hideget, a hófergeteget és a jég gyakori bezárulását. Ennek a telelésnek azonban megvoltak a maga sajátosságai, amelyekkel okvetlenül számolni kellett. Mivel elértük a 86° 39' 5" rekord magasságot, a hajó annyira élesen délnek fordult és sodródása annyira meggyorsult, hogy várható volt viszonylag gyors kijutása a jégtáblák közül.

A hajó még a nap felkelte előtt a sodródó jégtakaró peremén lehetett.

A sodródó „Szevernij poljusz" kutatóállomás tapasztalataiból tudtuk, hogy a kijutást a jégtáblák közül mindenféle váratlan esemény kísérheti.

Nyáron a hajó gép-háztartását sikerült a teljes harci készenlét állapotába helyezni. A gépészek összekötötték a gőz és a víz fő útjait, működésre kész állapotba hozták a szivattyúkat, és a gép minden részét ellenőrizték, s így nyugodtan várták a parancsot a gőzfejlesztésre. Ámde ahhoz, hogy a gép munkáját a jég elleni harc legkényesebb pillanataiban is biztosítani tudjuk, erre az időre mindenáron minél több fűtőanyagot kellett tartalékolnunk.

Negyvennyolc tonna kőszenünk maradt. Ha ezt csak a kis kályhák fűtésére használjuk, több mint egy évre elég lenne. Ámde a gőzkazánok telhetetlen tüzelőterei az egész készletet 2–3 nap alatt elnyelhetik. Ezért minden darab szénnel takarékoskodnunk kellett, hogy a döntő pillanatban biztosíthassuk a kijutást a szabad vízre.

Ezért szeptember 10-én külön paranccsal megtiltottam a kis vaskályhák kőszénnel való fűtését. Helyette a hajónak olyan farészeit tüzeltük el, amelyeknek nem volt különösebb rendeltetésük. Megparancsoltam, hogy a fürdőt kizárólag csak az erre kijelölt napokon szabad befűteni. A hajókonyhában csak a vacsorafőzés befejezéséig éghetett a tűz, utána a szakács köteles volt azt azonnal eloltani. Az esti teához a vizet a szalonban kis kályhán melegítettük.

Hamarosan pótlólagos tüzelőanyag-forrásokra akadtunk. Kide-

rült, hogy a szénraktárban maradt valamennyi tüzelő, amit nem vettünk észre. A résekben itt is, ott is értékes fűtőanyag feketéllett. Végül is sikerült itt összekaparni annyi tüzelőt, amely két hónapra elég a kis kályhákba. Ezzel lehetővé vált, hogy egyes faépítményeket megmentsünk, amelyeket korábban már eltüzelésre ítéltünk.

Tudtuk, hogy egy erős jégtörőt küldenek elénk. Mégis előfordulhat, hogy a jégtörő leküzdhetetlen jégtáblákkal találja szemben magát akkor, amikor a „Szedov" esetleg a közelben már szabad vízen tartózkodik. Olyan számvetéssel kellett megtervezni a jégtáblák közül való kijutást, hogy hajónk legalább néhány napig teljesen önállóan tudjon mozogni.

Ismerve a Grönlandi-tenger rossz természetét – ahol a jégtáblák összezárulása gyakoribb, mint bárhol másutt –, lelkiismeretesen felkészültünk arra, hogy visszaverjük a sodródó jég hajónk elleni támadásait. A jégre kiraktuk az ammonálkészleteket. A fedélzeti brigád kijavította a jégfelszerelést.

Minden készletet ismét gondosan ellenőriztünk és számba vettünk. Élelmiszerrel viszonylag jól el voltunk látva, bár erősen éreztük a nyers élelmiszerek hiányát.

Elhatároztuk, hogy kizárólag a „Fram" sodródásának idejére számítva osztjuk be a készleteket. A jégtáblákon való kétéves tartózkodás után az élelmiszer maradékával még egy évre kihúzni elég nehéz volt. Mégis sikerült olyan normákat kidolgozni, amelyek 1940 szeptemberéig bezárólag biztosították a személyzet ellátását az alapvető élelmiszerfajtákkal. (Március 1-ig teljesen normális volt a fejadagunk, később azonban háztartásunkból törölnünk kellett olyan élelmiszereket, mint az aszalt gyümölcs, a metélt, a makaróni és még számos mást. Viszont a vaj, húskonzerv, tejpor, kakaó, tea, cukor, liszt és a többi fontos élelmiszer bőven elég lett volna szeptember 1-ig.)

Ebben az időben különösen fontos volt, hogy minél több hidrológiai kutatást végezzünk. Módunk lett volna szabályos hidrológiai állomásokat szervezni, hogy kimerítő pontossággal megállapítsuk a hőmérséklet és a sótartalom ingadozását különböző mélységekben. Ez segített volna pontosabban meghatározni a Papanyin által megfigyelt lefolyó áramlás jellegét.

Ámde nem volt elég megbízható hőmérőnk. Amúgy is rendkívül

szegényes hidrológiai felszerelésünkben nagy kárt okozott a nyári szerencsétlenség: amikor a sodronykötél elszakadt, három batométer került a tenger fenekére a legjobb hőmérőkkel együtt.

Megfigyeléseink más területein is éreztük a tudományos felszerelés hiányát. Ennek ellenére a lehetőségekhez képest igyekeztünk a munkát úgy megszervezni, hogy a harmadik telelés alatt minél többet adjunk a tudománynak.

Ezekben az őszi hónapokban tovább hatoltunk előre észak felé, mint bármikor máskor. Számos rendkívül értékes tudományos megfigyelést végeztünk a pólus közvetlen közelében. Ezek közül vitathatatlanul az volt a legjelentősebb, hogy váratlanul 5 kilométert meghaladó tengermélységeket fedeztünk fel.

A mélyvízi méréseket – annak ellenére, hogy a kötél négyszer elszakadt – módszeres pontossággal végeztük. Meg kell mondanom, hogy ezek a mérések az egész kollektíva sajátos becsületbeli ügyévé váltak. Egy ember sem volt a hajón, aki valamilyen módon ne vett volna részt minden mérés előkészítésében és végrehajtásában. Még Meger, a szakács is javasolt egy kisebb újítást: a mélységmérő kötél végén levő kenderkötélnek túl nagy volt az úszóképessége, ezért azt javasolta, hogy fonjunk bele egy drótszálat. Ennek kettős haszna volt: a kenderkötél vége elvesztette úszóképességét és erősebb, megbízhatóbb lett, amely nagyszerű szolgálatokat tett nekünk.

Minden egyes mérés csillagászati koordinátáit nagy pontossággal határoztuk meg. Minden mérés az én ellenőrzésem alatt történt, és részletesen bevezettük a hajónaplóba.

Nyáron nagyjából tíznaponként végeztünk mélységmérést, minden 20–25 mérföld megtett út után.

Már a nyári mérések azt mutatták, hogy a „Szedov" 4 kilométert jóval meghaladó mélységek fölött sodródik, ugyanakkor a „Fram" által a Jeges-tengeren mért mélységek nem haladják meg a 3850 métert.

Ilyen nagy mélységek mérése valósággal próbára tett bennünket. Kézműves felszerelésünkkel azt kockáztattuk, hogy kötél nélkül maradunk, mert esetleg nem bírja ki a húzást és elszakad. Mindenféle ravaszkodáshoz kellett folyamodnunk: a mérőkötél végére vékony, könnyű drótot kötöttünk, nehezék helyett ócska, 20 kg-os

tüzelőrácsokat használtunk és igen lassan engedtük le a sodronykötelet.

Az ily módon szerzett információk alapján feltételezhettük, hogy a sodródásunk vonalától északra levő medencében olyan mélységek fordulnak elő, amelyek jelentősen meghaladják az 5000 métert. Ennek a medencének a határai, úgy látszik, a pólus túlsó oldalán túlig, az amerikai partokig terjednek. (Maga a pólus, mint a „Szevernij poljusz" kutatóállomás mérései mutatták, ezen a mély vízű medencén kívül fekszik, és a tenger mélysége ott nem éri el az 5000 métert.) Fel kell tételeznünk, hogy az általunk mért 5180 méter nem a legnagyobb mélység az Északi-Jeges-tengerben. Amint ez kutatásainkból kiderült, a fenék szintje nagyon egyenetlen. Néhány esetben a fenék lejtése meghaladta a 6°-ot. Ezért a Központi Arktikum eddig ki nem kutatott körzeteiben lehetséges, hogy igen mély tengeri besüppedések felfedezésére kerül sor.[1]

A harmadik tél a jégtáblák között

Szeptember 28-án a „Szedov" átlépte a Szovjetunió államhatárát, és Norvégia sarkvidéki birtokainak körzetébe került. Úgy egy hónap leforgása alatt mintegy 80 mérföldet ereszkedtünk le délnyugat felé. Miután kollektívánk befejezte a telelésre való felkészülést, változtatott életén, alkalmazkodott a kezdődő sarki éjszaka körülményeihez.

Külön paranccsal a hajón végzett munkák számára a munkanap hosszát öt órára csökkentettem. Jól tudtuk azt, hogy valami újjal kell felkelteni az emberek érdeklődését, valami olyan elfoglaltságot kell adni nekik, amely leköti őket és segít feledtetni a harmadszori sarki éjszaka nehézségeit.

És sikerült ilyen elfoglaltságot találnunk. Harmadosztályú gépész és kis tonnatartalmú hajóvezetői tanfolyamot nyitottunk.

[1] A legnagyobb mélységet – mintegy 5400 métert – a Litke-mélyedés körzetében mérték.

Elhatároztuk, hogy az igazi tanintézetekben folyó oktatáshoz hasonlót rendezünk a hajón: szigorú napirenddel és fegyelemmel, egyszer s mindenkorra megállapított szabályzattal. Úgy akartuk megszervezni a dolgot, hogy a tanulás az emberek szabadidejének nagy részét lekösse, ne legyenek üres óráik, amikor az embernek önkéntelenül is szomorú gondolatok jutnak az eszébe a családtól való távollétről, a tél nehézségeiről, a barátságtalan Grönlandi-tengerrel való közeli találkozásról.

Amikor világossá vált, hogy a harmadik telelés elkerülhetetlen, megbeszéléseket kezdtem parancsnokainkkal a tanfolyamok megszervezéséről.

Fokozatosan sikerült teljesen feltöltenünk az előadói kart. Bujnyickij elvállalta, hogy előadásokat tart a geometriából és az orosz nyelvből, és műszakirajz-tanfolyamokat vezet, Trofimov előadásainak tárgya a gőzkazánok és a gőzgépek, Tokarjov a belső égésű (robbanó) motorokról való tudnivalókat adja elő, Szoboljevszkij a kémiát oktatja, Jefremov a hajó felépítését és elméletét, továbbá algebrát és fizikát ad elő, én pedig a navigáció, a hajókormányzás, a tengeri gyakorlati ismeretek és a politikai gazdaságtan oktatója lettem. Ebből a felsorolásból is látható, hogy milyen széles körű oktatás kezdődött a hajón.

– Annak, aki a sodródás befejezésekor gépészi vagy hajóvezetői diplomát akar kapni – mondtam a legénység gyűlésén –, ezen a télen úgy kell dolgoznia, ahogy illik. A foglalkozás napi 4–6 óra lesz. Az, aki elég erőt érez magában ahhoz, hogy elvégezze, rajta, iratkozzék be az iskolába.

Minden oldalról elhalmoztak kérdésekkel, hogyan szervezzük meg a tanulást, diplomaszerzés céljából hol kell vizsgát tenni, milyen jogot adnak ezek a diplomák. Éreztük, hogy elgondolásunk felkeltette az emberek érdeklődését.

Szeptember 30-án reggel a társalgó kajütben kifüggesztettük a tanév megkezdéséről szóló parancsot és a gondosan összeállított órarendet.

Amint várható volt, a tanulás lekötötte az embereket.

Az erős fáradtság ellenére mindenki igen szorgalmas volt. Az órarendet szigorúan és feltétlenül betartottuk, bár ez az előadók számára gyakran nehéz volt, hiszen a sodródás különleges feltételei

között dolgoztunk, amikor oly gyakran fordulnak elő a legváratlanabb és legsürgetőbb dolgok. Ezenkívül semmi jogunk sem volt arra, hogy lazítsunk a tudományos megfigyeléseken; ellenkezőleg, programjuk állandóan szélesedett.

A sarki éjszaka, mint mindig, igen gyorsan közeledett. Már október elsején nemcsak a legnagyobb csillagokat lehetett világosan látni az égen, és 20 órakor észrevehetően sötétedett. Hét nap múlva elbúcsúztunk a Naptól – csupán egy magas, fénylő oszlop emelkedett a horizont fölé azon a helyen, ahol korábban a Nap felkelt. Aztán ez a távoli, napra emlékeztető jelenség is eltűnt, és október 16-án –33 fokos hideg sújtott le ránk, recsegtek-ropogtak a hajó farészei, elkezdődött a hófergeteg, és mi a sarkvidéki tél megszokott körülményei között éreztük magunkat.

Október 24-én nagy ünnep volt nálunk. A sodródás második évfordulója alkalmából üdvözöltek bennünket a párt és a kormány vezetői.

A táviratblanketta felső részén ez a felirat állt:

„Moszkvából 420–52–24–0020

Azonnal kézbesíteni a »Szedov« jégtörőn

Bagyigin kapitánynak,

Trofimov politikai helyettesnek

A sodródás második évfordulója alkalmából bolsevik üdvözletünket küldjük a »Szedov« egész legénységének. Kívánjuk Önöknek, hogy legyenek egészségesek, diadalmaskodjanak az összes bajokon, és a Sarkvidék nehézségei elleni harcban megacélozottan térjenek vissza a hazába.

Megszorítjuk kezüket, elvtársak!

Az SZK(b)P KB és a Szovjetunió Népbiztosi Tanácsának megbízásából

I. Sztálin

V. Molotov"

A hajó felett újból kísértetiesen ragyogott a sarki fény, és a „Szedov"-ot körülvevő jégtáblák újból beleolvadtak a sötétségbe.

Egész nap a hajó jobb oldala mellett küszködtünk: megpróbáltunk léket vágni mélységmérés céljából. Kétméteres gödröt mélyítettünk, de még nem értük el a vizet. Szerencsére, előrelátó fedélzetmesterünk a hajó jobb oldalánál még az ősszel felfedezett egy hóolvadásos helyet és ez most eszébe jutott. Tizenhat órakor sikerült kitapogatni ezt a helyet, és 2 óra múlva készen volt a furat. Most újra megkezdjük a mélységméréseket és a hidrológiai megfigyeléseket.

Nagy figyelemmel hallgatjuk a rádió legújabb híreit: a mikrofonnál szakemberek, akik sodródásunk kilátásait latolgatják; részletesen beszélnek a „Sztálin" jégtörő úti előkészületeiről.

Vajon mennyi időt töltünk még a Jeges-tengeren? Hogyan alakul sodródásunk a jövőben? Ezekre a kérdésekre a moszkvai tudósok nem tudtak kellő pontossággal válaszolni. A központi Arktikumban a jégtáblák természetét még alig tanulmányozták. Jégtörőink azonban nem tudták kivinni a „Szedov"-ot a jég fogságából. Megközelíthetetlen, súlyos jégtáblák vettek körül bennünket. Csak a Grönlandi-tengeren lehetett számítani arra, hogy a jégtörők megközelítenek bennünket, ahol a jégmezők széttöredeznek és felaprózódnak. Ámde mikor leszünk a Grönlandi-tengeren?

Továbbra is naponta kétszer küldtem rádiótáviratot az északi-tengeri út főigazgatóságának, és közöltem a „Szedov" koordinátáit.

A haza igen nagy gondoskodása és figyelmessége fejeződött ki abban, hogy jégtörőt küldött a jég fogságában levő „Szedov" elé. Ez erősíti a saját erőnkbe vetett hitünket.

Sodródásunk egyre gyorsul. Ma éjjel elbúcsúztunk a 83. szélességi körtől. Esti helyzetünk Északi szélesség 82° 55' 2", Keleti hosszúság 6° 43'.

Ma rádión hallottam a „Sztálin" jégtörő kapitányával, Belouszovval folytatott beszélgetést, amely megjelent az *Izvesztyijá*ban. Úgy véli, hogy a Spitzbergák nyugati partja mentén eljut a 80. szélességi körig, és onnan aktív jégfelderítést végez. Ha nem sikerül rögtön áttörnie hozzánk, visszavonul Barentsburgba, ahol feltölti szénkészletét, és az első jelre kifut a tengerre, hogy egy rövid csapással áttörjön hozzánk.

Huszonhárom órára a nyugati-északnyugati szél újra ötös erősséggel fúj.

December 15. A parancsnokok értekezletén megvitattuk a sodródásból való kijutás tervét. Úgy látszik, hogy a legrövidebb időn belül gőzt kell fejlesztenünk. Ma 10 órakor a „Sztálin" jégtörő kifutott a tengerre. Ezért elhatároztuk, hogy egy dekád alatt előkészítjük a kazánokat és a gépet a működésre.

Rangra és beosztásra való tekintet nélkül mindenkinek részt kell vennie a munkában. A menetre rögzíteni kell az egész felszerelést, ellenőrizni kell a gépezeteket hideg állapotban, felül kell vizsgálni a kormányművet, a hajó oldala mellett léket kell nyitni, hogy a kazánokat fel lehessen tölteni vízzel, ellenőrizni kell a gőzfűtést.

A mai naptól kezdve másfélszeresére emeltük a húskonzervadagot. Mindenki naponta egy dobozzal kap. Már nem kell takarékoskodni az élelmiszerekkel: nemsokára találkozunk a jégtörővel.

December 16. Folytatjuk a menet előkészületeit. A havat eltakarítottuk a fedélzetről, a falrészekről, a parancsnoki hídról és a csónakfedélzetről. A csónakfedélzeten menetkészre rögzítettük az élelmiszeres ládákat.

A gépész brigád termelési értekezletén vállalta, hogy a 120 órás tervet 80 óra alatt teljesíti. A gépházban most nehéz a munka: a hőmérséklet −25 °C.

December 17. Folytatjuk a menet előkészületeit. A hideg erősödött, −37 °C van. A hajó farészei megrepednek és eltörnek.

11 óra 20 perckor sötétvörös színben feltűnt az újhold. Nemsokára teljesen ingyenes fényforráshoz jutunk!

A „Sztálin" jégtörő fedélzetéről közlik, hogy a hajót a Barents-tengeren kegyetlen, tízes erősségű vihar cibálja.

December 20. Északi szélesség 82° 22' 2", Keleti hosszúság 5° 37'. Bár mindenki túl van terhelve munkával, elhatároztuk, hogy bármely áron megmérjük a tenger mélységét. A számításokból ítélve Nansen nyomdokain hajózunk. Fontos lenne pontosítani a víz alatti hátság kiterjedését.

A hajónaplóba a következő bejegyzés került:

„A mélységmérés alátámasztja, hogy átlépjük a Spitzbergák (Svalbard-szigetek) és Grönland közti küszöböt, amely a Nansen-medencét a Grönlandi-tengertől elválasztja. Víz alatti hátságra utal a talaj is – homok, igen kevés szürke agyaggal."

December 21-én még egy hidrológiai megfigyelést végeztünk, és

megmértük a mélységet. Délelőtt 11 órától este 8 óráig a fedélzeten emberek szaladgáltak, kattogtak a csörlők, égtek a villanylámpák, amelyek megvilágították a léket, a különböző szerkezeteket és a sodronykötelet.

A hidrológiai munkákat szolgáló csörlő most magán a hajón – a tatján – állt. Veszélyes volt a jégen hagyni: a hirtelen elmozdulások elúsztathatták volna. A sodronykötelet ahhoz a lékhez húztuk ki, amely a mélységmérésekre szolgált – sem erőnk, sem időnk nem volt ahhoz, hogy egy másik léket is vágjunk.

Mind a hidrológiai, mind a mélységmérések rendkívül érdekes eredményeket adtak.

Minden adat arra utalt, hogy a „Szedov" az éjszaka átlépte a Nansen-küszöböt és már a Grönlandi-tengeren sodródik, amelynek hőmérséklete, mélysége és fenéktalaja erősen eltér az Északi-Jeges-tengertől.

Hazai partok felé

Nem írom le a hajónkon töltött utolsó hónapokat és napokat. Ezek tele voltak reménnyel és a jégtáblák elleni nehéz küzdelemmel. A „Sztálin" jégtörő, nem törődve a súlyos jégtáblákkal és a sötétséggel, közeledett felénk. És végre elérkezett a találkozás óhajtott órája. A jégtörő egészen közel volt hozzánk, alig néhány mérföldnyire.

Január 12., 23 óra. Épp az imént ismét beszéltem Belouszovval telefonon. Közölte, hogy a jégtörőn világosan érezhetők a tenger hullámai. A jégtáblák összetörnek és felaprózódnak. Óráról órára várható, hogy megtisztul az út a „Szedov" felé.

Mindenki tudja, hogy a jégtörővel való találkozásig mintegy 7–8 óra van hátra. Mindenütt ég a munka az emberek keze alatt. Butorin és Gamankov befejezi a tati fedélköz festését. A gépészek ellenőrzik, hogyan működik a gőzfűtés a hajó fürdőjében. Jefremov, Bujnyickij és én összeszedjük az okmányokat, becsomagoljuk a tudományos megfigyelések anyagát.

Mindenki siet, mindenki sürgölődik. A helyzet olyan, mintha a

pályaudvaron ülnénk és várnánk a vonatot. A vonat kissé késik, és ettől fokozódik a türelmetlenség.

Akárhogy van, a sodródásnak már vége. A „Szedov" a sodródás ideje alatt 6100 kilométert tett meg! Még egy óra, de még néhány nap sem játszhat itt már semmilyen szerepet. A hajó és mi is teljes biztonságban vagyunk. Már nem kell félni a jég bezárulásától.

Még egy kis idő és a jégtörő hajónk oldala mellé áll, kiszabadít bennünket, és elindulunk hazánk partjai felé. Milyen kellemes és milyen öröm visszatérni a hazai partokra, amikor úgy érezzük, hogy teljesítettük azt, amit ránk bíztak, hogy munkánk nem volt hiábavaló, hogy a kollektíva minden tőle telhetőt megtett.

Milyen soká tart ez az éjszaka! Hiába próbálok elaludni, az álom elkerül. Újra meg újra felkelek az ágyból, felöltözöm, rágyújtok, bejárom a hajót. Minden kajütből hangok hallatszanak, mindenütt világosság van. Csak a fedélközben csendes minden: Butorin, Gamankov, Getman, Saripov és Meger alszanak ott, akik napközben kifáradtak.

Az ügyeletes Alekszandr Petrovics Szoboljevszkij. A doktor idegesen simogatja szakállát, és időnként órájára néz. Fogadott Andrej Georgijeviccsal, akinek majd fel kell váltania őt, hogy a jégtörő hajóval való találkozás az ügyelet átadása előtt megtörténik.

A rádiós kabinban Poljanszkij az asztalra könyökölve szundikál. Minden menetkész állapotban. A vevőkészülék a jégtörő adójára hangolva, hogy az első hívás felkeltse a rádióst.

A hajók felett alacsonyan nehéz felhők úsznak az égen. Egy csillag sem látszik, a sarki fény egy sugara sem zavarja meg az éjszaka unalmas egyhangúságát. És még az egészen közel levő jégtörő lámpáinak fénye is elvész a ködben.

Végre az óramutató a hármas számra mászik. Ez azt jelenti, hogy a jégtörőn, ahol az emberek nem a greenwichi, hanem a moszkvai idő szerint élnek, már reggel 6 óra. Most meg kell indulnia felénk. És valóban, ahogy bepillantok a rádiós kabinba, azt látom, hogy Poljanszkij, akit a vevőkészülék jele felébresztett, már írja is:

„Most indulunk. Gyújtsák meg a lámpát a főárbocon."

A gépészeknek mindössze néhány perc kell ahhoz, hogy beindítsák a „Cservonnij dvigun"-t, és a szükség dinamó áramot adjon. A főárbocon kigyullad a lámpa, és vakító fehér fény önti el az egész

fedélzetet. Ámde a fedélzeten túl továbbra is áthatolhatatlan vak sötétség honol. Bárhogy kémleljük is Szoboljevszkijjel a messzeséget, a jégtörő fényszóróinak legkisebb pislogását sem sikerül felfedeznünk.

Eltelik egy, két, három óra. A jégtörő mozog, egyre jobban megközelít bennünket. De még mindig nem látjuk.

Szoboljevszkij készül az ügyelet átadására. Most már világos, hogy elvesztette a fogadást: a jégtörő nem vele, hanem Andrej Georgijeviccsal fog találkozni. Ámde abban a pillanatban, amikor Andrej Georgijevics a fedélzetre megy, teljesen váratlanul, tőlünk körülbelül 1 kilométernyire feltűnik a jégtörő tucatnyi fénye. A sűrű, átláthatatlan köd szinte egy pillanat alatt eloszlott, mintha csak felment volna a függöny. És a jégtörőnek ez a váratlan felbukkanása valósággal megrendít bennünket.

A hatalmas zászlóshajó egyenesen felénk tart, szigorúan rádióirányításra, könnyedén leküzdve a hullámzástól széttört jeget. A hajó nagy teljesítményű fényszórói, a filmoperatőrök vakító jupiterlámpái, a teljes fedélzeti világítás és a kivilágított hajóablakok együttvéve valamilyen csodálatos ünnepi hangulatot keltenek. Az évek során elszoktunk az ilyen világítástól, és most elvakítva, kissé zavartan botorkálunk a fedélzeten, mint a tyúk, amelyet éjszaka felriasztottak a létráról.

Régóta készültünk erre a találkozásra, gondolatban minden részletét elképzeltük. De most, amikor a jégtörő már itt van nálunk, úgy érzem, mintha még nem lennénk készen. Már egymagában az is elkeserítheti az embert, hogy a hajó még nem öltött zászlódíszt, hogy a fedélközben még alusznak, hogy az emberek még nem öltöztek fel.

– Gyorsabban, gyorsabban! – sürgetem a doktort. – Azonnal ébresszék fel Butorint! Nem tudunk semmit sem tenni.

A doktor hanyatt-homlok rohan a fedélközbe. Már egy perc múlva kinn vannak a fedélzeten a menet közben felöltözött emberek. A jégtörő fényszóróinak sugarai ragyogóan megvilágítják az arcokat. Az emberek hunyorítanak, elfordítják arcukat, de aztán újra meg újra mohón szemlélik a közeledő zászlóshajót. Nevetés, tréfálkozás hallatszik. A szokásosnál hangosabban beszélünk – a hangulat ünnepien emelkedett.

Butorin és Gamankov a díszítő zászlókkal bajlódik. Mintha csak bosszantásukra, a húzószerkezet elakadt, és ők a jégtörőt nézve erejük szakadtából igyekeznek.

A jégtörőn már látnak bennünket. Rakéta száll az ég felé a magasba, majd egy másik és egy harmadik követi! Sokszínű tűzeső hullik a jégtáblákra a sötétséget hasítva. És már elhallatszik hozzánk a fúvós hangszerek hangja. A fedélzeti lámpák fényénél látjuk a zenészek csillogó trombitáit. A zászlóshajó egész jobb oldali fedélzete tele van emberekkel. Sapkájukkal integetnek, valamit kiabálnak. Arcukat egyelőre nem tudjuk kivenni, de mindegyikben kedves hozzátartozónkat látjuk.

A jégtörő felett gőzgomolyag jelenik meg, és a bársonyos hangú hajókürt üdvözlő hangja hallatszik a jégtáblák felett. A parancsnoki hídra szaladok, és izgatottan lenyomom a síp emeltyűjét. Az néhány másodpercig basszus hangon szól, de utána szaggatottá válik a hangja, mintha meghűlt volna. A síp karját átadom Tokarjovnak, és lerohanok.

A zenekar egyre hangosabb. Mindkét hajó fedélzetén egyre harsányabbak lesznek az üdvözlő kiáltások. Látom, hogy barátaim széltől cserzett arcán árulkodó cseppek futnak le.

– A fénytől van... Túl sok a fény – mondja zavartan, szinte mentegetőzve Poljanszkij.

És Andrej Georgijevics is különösen viselkedik: hol tapsol, hol hangosan nevet, hol kirántja zsebéből óráját, rápillant és nyugtalanul körülnéz. Aztán, amikor a hajók már majdnem egymás mellett álltak, váratlanul odajön hozzám és megszólal:

– Konsztantyin Szergejevics! Itt az idő. Szaladok meteorológiai megfigyelést végezni. Ön a fedélzeten lesz?

És szokott járásával elindul a meteorológiai fülke felé.

Ebben az ünnepi zűrzavarban nem fogtam fel azonnal Andrej Georgijevics szavainak értelmét. Csak akkor jöttem rá, amikor már a fülkéhez ért, hogy miről van szó: pontos és pedáns helyettesem még 3 perccel a sodródás befejezése előtt sem érezte feljogosítva magát arra, hogy megszegje a tudományos megfigyelések előírt rendjét. Odakiáltottam neki:

– Andrej Georgijevics! Jöjjön vissza! Mindjárt kikötünk. A sodródásnak vége.

Jefremov körülnézett, zavartan vállat vont, helytelenítően ingatta fejét és meggörbülve lekászálódott a fedélzetre, de előbb gondosan becsukta a fülke ajtaját.

A két hajót most mindössze 10 méter választja el egymástól. A jégtörő oldala már a „Szedov" orra mellett van. A filmoperatőrök jupiterlámpái most egyenesen arcunkba világítanak – nyilvánvalóan hajónkat filmezik. Valahonnan nekem kiabálnak. Odamegyek a korláthoz, és szememet kezemmel eltakarva visszakiáltok:

– Semmit sem látok! Ki beszél?

Ekkor azonban a jupiterlámpa egy pillanatra elfordult, és egy zömök alakot pillantottam meg, akit az újságokban két és fél évvel azelőtt megjelent fényképekről ismertem. Bizonytalanul odaszólok neki:

– Ivan Dmitrijevics! Jó napot!

– Szervusz, testvérem, szervusz! – hangzik a felelet.

Papanyin ugyanolyan óvatosan és figyelmesen méreget engem, mint én őt: az újságok fényképei után – sajnos! – csak nehezen lehet megismerni az embert. Ebben a pillanatban Belouszov ismerős hangja szólal meg:

– Szergejics, tartsd a hátsó köteleket!

– Értettem, átvesszük! – válaszolom.

Miután Papanyin meggyőződött róla, hogy a „Szedov" kapitánya áll előtte, felélénkül és átkiabál:

– Konsztantyin Szergejevics! Gyertek hozzánk! Mindenki jöjjön!

A jégtörő oldaláról már leeresztették a jégre a fa hajóhidakat: a két hajólépcsőt még a Barents-tengeren tönkretette a vihar. Én visszakiáltok:

– Mindenki? Mindenki nem mehet ... A kazánok gőz alatt vannak ...

– Küldünk váltást – kiáltja Papanyin.

Úgy egy perc múlva jégtörőnk hajólépcsőjén Alekszandr Alferov, a mi Vszevolodunk testvére kapaszkodott fel. Kezet szorítunk, megcsókoljuk egymást. Alferovból gyorsan ömlik a szó:

– Kapitány elvtárs! Engedje meg, hogy átvegyem az ügyeletet a kazánnál, hogy felváltsam a fivéremet.

– Jó. Forduljon a főgépészhez – mondom.

– Gyertek ide! Gyorsan! – sürgetnek bennünket a jégtörőről.

Szaladunk le a lépcsőn.

Két és fél év után első ízben hagyja el a „Szedov"-ot egész személyzete.

Még egy pillanat – és barátaink keményen átölelnek bennünket. Üdvözlő szavakat, a filmfelvevőgép berregését, szaggatott kiáltásokat hallok. Valaki megszorítja a kezemet, valaki átölel, valakinek a szakálla szúrja az arcomat, valakinek a keze levelet csúsztat a zsebembe, valaki gyengéden megveregeti hátamat – kérnek, hogy menjek valahová, mondjak valamit, csináljak valamit.

Akárcsak a moziban, ismeretlen és ismerős arcok bukkannak fel előttem és tűnnek el.

– Kosztya! No, Kosztya, egy percre! No, vágj barátságos képet! Ez Mitya Gyebabov, a neves fotoriporter; akivel valamikor a „Kraszin" fedélzetén találkoztam.

– Bagyigin elvtárs, kérem, legalább két szót a *Vecsernaja Moszkvá*nak. – Ez egy tengerész a jégtörőről, a fővárosi újság önkéntes tudósítója.

– Hát újra találkozunk! Táviratára egy óra alatt elkészültem. – Ez Ivan Vasziljevics Jekimov, a „Szedov" öreg büfése. Sír az örömtől.

A „Szedov" maroknyi csapata egy pillanat alatt beolvad a zúgó tömeg közé. Alekszandr Alekszandrovics Poljanszkijt barátja, a zászlóshajó főrádiósa betuszkolja kajütjébe. Gépészeink már eltűntek barátaik kajütjében. Kaminszkij és Kucsumov, a „Szedov" legénységének volt tagjai kérdésekkel árasztják el Megert és Getmant.

Váratlanul Belouszov szalonjában találtam magam. A prémruhában kissé meleg van. Az erős fény szokatlan és zavarja a szemet. Úgy ültetnek le a karosszékbe, mintha súlyos beteg lennék. Rendkívül ostobán és kényelmetlenül érzem magam. Egyik kezembe narancsot, a másikba almát nyomnak, közvetlenül az orrom előtt egy egész gyümölcsös tál, körülöttem mindenki sóhajtozik, majdhogynem lábujjhegyen járnak.

A beszélgetés összefüggéstelenül akadozik:

– Nos, hát hogy vagytok?

– Minden rendben.

– Mindenki egészséges?

– Amint látjátok.
– Nem, gondoljátok csak el, milyen csodálatos!
– Bizony!
– No, és hogy volt ott, mégis?
– Semmi, semmi különös, nagyon jól.

Úgy látszik, mindenki valami kellemeset akar mondani nekünk, valami jót akar tenni. Átnyújtják hozzátartozóink közvetlenül a jégtörő elindulása előtt készült fényképeit, leveleket, friss újságokat hoznak és újra gyümölcsöt adnak. Valamiért mindenki éppen gyümölccsel akar megvendégelni bennünket. Bármennyire vonzók is ezek a gyümölcsök, az embernek nem éppen rájuk van gusztusa. Én egész este a naranccsal a kezemben járkáltam.

A fedélzeten a daru aljánál röpgyűlésre gyűlnek össze a két hajó emberei – a „Szedov" maroknyi és a jégtörő népes kollektívája. Hatalmas „Hurrá!" remegteti meg az elcsendesült jégtáblákat.

Ezalatt a rádiósok már adják Moszkvának a sodródás befejezéséről szóló jelentést, amelyet a „Szedov" legénységének valamennyi tagja aláírt.

Már jóval elmúlt éjfél, amikor fogadtam a legénységnek a jégtörővel érkezett feltöltését, eligazítottam az ügyeletet átvevő harmadik tisztet, Malkovot, befejeztem a laptudósítókkal és a fotoriporterekkel való beszélgetést és elillantam Belouszov kajütjébe, aki reggelig teljes biztonságot ígért.

– Semmit sem kérdezek, semmit sem kérek, egyelőre semmi sem érdekel és senkit ide nem engedek – mondta mosolyogva. – Itt a szappan, a törülköző, amott a fürdőkád, ez pedig az ágyad. Egyszóval: érezd otthon magad.

Pöfékelt a cigarettájával, leült az asztal mellé, egy könyv olvasásába mélyedt, mintha nem is lettem volna a kajütben.

Nehezen lehetne kitalálni ennél értékesebb ajándékot. Az egész ünnepi sürgés-forgás, a sok üdvözlés és gratuláció után annyira szerettem volna egyedül lenni, elolvasni a hazulról kapott leveleket, rendezni gondolataimat és legalább egy keveset pihenni.

Jó egy óra hosszat ültem a kádban, egy igazi, rég nem látott kádban, gyönyörködtem a hibátlanul tiszta zománcában és a csillogó nikkelezett csapokban. Utána kiléptem belőle, frottír fürdőlepedővel megtörülköztem, lábujjhegyen bementem a kajütbe és bebújtam

az új, puha takaró alá. Ebben a percben nem volt nálam boldogabb ember a világon!

Reggel újabb váratlan öröm ért. A rádiós egy táviratot nyújtott át.

„»Szedov« jégtörő
Bagyiginnak,
Trofimovnak,
a »Szedov« jégtörő személyzetének

Üdvözöljük önöket és a »Szedov« egész legénységét abból az alkalomból, hogy az Északi-Jeges-tengeren sikeresen leküzdötték a sodródás nehézségeit.

Várjuk visszatérésüket Moszkvába. Forró üdvözlet.

I. Sztálin
V. Molotov"

Kis kollektívánk azonnal röpgyűlésre gyűlt egybe. A „Szedov" legénysége köszönetet mondott a pártnak és a kormánynak gondoskodásáért és az irántunk tanúsított figyelméért.

Még igen sokat beszélhetnék a Nagy Földön lezajlott meleg, baráti találkozókról. Arról, hogy milyen lelkesen ünnepeltek bennünket a sarkkörön túli Murmanszk úttörői. Arról, hogy egy hideg februári estén a Kirov vasútvonal egy isten háta mögötti megállóhelyén a munkások élő virágból kötött csokrokkal ajándékoztak meg bennünket. Arról, hogy Karélia ügyes és erős sízői hogyan kísérték vonatunkat szemafortól szemaforig, hogy így meghosszabbítsák a találkozás perceit. Arról, hogy milyen vendégszeretően fogadták legénységünket Moncsegorszk bányászai és Petrozavodszk favágói, milyen meleg és szívélyes vendégszeretettel vettek körül bennünket a leningrádiak – fémmunkások és hajóépítők, a katonai tanintézetek hallgatói és az úttörők. És a fogadás a Szmolnijban, ahol Andrej Alekszandrovics Zsdanov mindnyájunkat megölelt és megcsókolt, és hosszan beszélgetett velünk, arról faggatva bennünket, hogy milyen volt az életünk és munkánk a sodródás alatt!

Éreztük, hogy a „Szedov" sodródása szerencsés befejeződésének nemcsak mi, sarkkutatók örültünk. Láttuk, hogy a jégtáblák közt rekedt szovjet jégtörőnek és kis létszámú legénységének sorsa ezek

alatt az évek alatt az egész szovjet népet foglalkoztatta, gondoskodásának tárgya volt.

Ősz hajú akadémikusok, mozdonyvezetők, idős kolhozparasztnők és a művészet mesterei – mindenki egyforma figyelemmel érdeklődött életünkről, munkánkról, egészségünkről és a sarkkutatás távlatairól.

Emberek, akik látszólag végtelenül távol állnak a jeges-tengeri hajózás gyakorlatától, ugyanolyan érdeklődéssel kérdezték tőlem és barátaimtól azt, hogy milyen a jég helyzete a 86. szélességi fokon túl, mint ahogy mi faggattuk őket a Metro második vonaláról, a mezőgazdasági kiállításról, a tudomány legújabb eredményeiről.

Türelmetlenül számláltuk a fővárosba való megérkezésünkig hátralevő órákat és perceket.

És íme, végre előttünk van Moszkva – a fenséges és büszke, a vidám és vendégszerető, a kedves és örökifjú Moszkva. A vonat ablakain túl feltűntek a behavazott üdülőtelepek, számtalan teher- és személyvonat robogott el mellettünk és előbukkantak az új épületek kőrengetegei. A vonat lassít, és mi rögtön a baráti ölelések olyan viharába kerülünk, amely mögött minden addigi elhalványul.

Ennek a találkozásnak csak egyes részleteire emlékszem, annyira megindított bennünket. A fővárosban szokatlanul hideg, morózus a reggel. Óriási orgona-, viola- és krizantémcsokrokkal fogadnak. Kipirult, mosolygó arcok. Akadémikusok, művészek, a Szovjetunió Hősei. De még alig fogok kezet velük, amikor váratlanul valakinek a karjai keményen átölelnek.

– Szemjon Mihajlovics!

Csillogtak a díszszázad szuronyai. A kapu szélesre tárult. A tér tele van a moszkvaiak küldöttségeivel. A tömeg felett meglátszik a lehelet, a lábak alatt csikorog a hó. De senki sem érzi a hideget.

Rövid ideig tartó gyűlés. Utána gépkocsiba ültetnek bennünket, és robogunk a széles főútvonalon. Hideg van, de minden ablak tárvanyitva és az erkélyek tele vannak emberekkel. Zsebkendővel integetnek, virágcsokrokat dobálnak.

A járdákon a moszkvaiak vidám tömege.

Két és fél évvel ezelőtt a Lesznaja sarkán még nem állt az az óriási ház. A szép épület helyén, a Vasziljevszkaja sarkán deszkakerítés éktelenkedett. És még ez a Metro-állomás sem volt. És ez

mi? Új, nagyszerű épületekből álló egész lakónegyed. És az utca kétszer olyan széles, mint azelőtt.

Nem, nem könnyű kiismernie magát az embernek az új Moszkvában. Az új épületek tetejéről a fejünkre eső röplapok örvényén át megpillantjuk a Kreml rubincsillagait. A gépkocsik jobbra kanyarodnak és befordulnak a hegyes tetejű bástya kapuján.

A Kreml palota magas, fenséges épülete. Széles márványlépcső. Az aranyozott fehér György-terem. Ragyogó világosság, igen sok fény. A Politikai Iroda tagjai fogadnak bennünket. A hosszú asztaloknál sok száz vendég, akiket a kormány meghívott a fogadásra.

Hosszú ideig álmodtunk erről a fogadásról. A hóviharban és a fagyban, a jég rohamainak szörnyű perceiben, a hosszú sarki éjszakákon ezt mondtuk magunkban: ez mind ideiglenes, múló, lehet, hogy ma nehéz, de mekkora boldogság vár ránk holnap, ha becsülettel álljuk a próbát.

És most elérkezett a nap.

A főváros legjobb emberei gyűltek össze ennek a palotának a boltívei alatt, hogy osztozzanak velünk a győzelem örömében.

Néha úgy tűnik, hogy az egész csak álom.

Késő éjjel felpezsdülten és felhevülten lépünk ki a Szpaszkij-bástya kapuján az elcsendesült Vörös térre. Ebben az órában az egész földkerekségen – az Északi-sarktól a Déli-sarkig – hallják a Kreml toronyórájának dallamos hangját. A Kreml tornyain békés álmukat alusszák a rubincsillagok. És minden óraütés, a csillag minden sugara, e régi falak minden köve barátian emlékeztet bennünket: „Itthon vagytok, kedveseim. Pihenjetek és aludjatok nyugodtan."

A Moszkvába való visszatérés utáni első napokban éreztem a hosszú sarkvidéki tartózkodás következményeit. Úgy látszik, a szervezet teljesen elszokott a Nagy Föld mikrobáitól, és súlyos influenzával sokáig betegeskedtem. Ezért nem tudtam beszámolót tartani a Tudományos Akadémián. Nem tagadom, bosszantott.

Lelkem mélyéig meghatott tudósaink figyelmessége és együttérzése, amikor a következő táviratot kaptam:

„A Tudományos Akadémia elnökségének ülése, miután meghallgatta a »Szedov« legénysége tagjainak, Bujnyickijnak és Jefremovnak a jégtörő sodródása közbeni előzetes tudományos eredmények-

ről szóló beszámolóját, sajnálatát fejezi ki az Ön kényszerű távolléte miatt, és meleg üdvözletét küldi Önnek, kedves Konsztantyin Szergejevics, s mielőbbi felgyógyulást kíván. *Smidt* – a Tudományos Akadémia alelnöke."

Volt néhány hónap szabadságom és „A »Georgij Szedov« hajón a Jeges-tengeren keresztül" című könyvemen dolgoztam. Naplójegyzeteim és a hajónapló szolgált forrásul.

Amikor sok év után visszagondolok a „Szedov" sodródására, az jóval bonyolultabbnak és veszélyesebbnek tűnik számomra, mint azelőtt. Rendes gőzösön voltunk, amelyet nem készítettek fel sodródásra. Télen, a sötétségben és az év legrosszabb időszakában, amikor recsegett és hasadt a jég, amikor a jégtáblák feltornyosultak és harapófogóba vették a hajót, a legénységnek az utolsó lehetőségig harcolnia kellett a hajó fennmaradásáért.

Ha a jég összeroppantja hajónkat – mi a legjobb esetben elveszítjük készleteink nagy részét s tető és élelem nélkül maradunk.

Mint már említettem, nem volt különleges, a telelésre készült felszerelésünk, és élelmünk is zömmel közönséges élelmiszerekből állt, amelyek nehezek voltak és kényelmetlen volt az átrakásuk.

Ha téli időben el kellett volna hagynunk a hajót, teljesen biztos vagyok benne, hogy a sötétben az akkori lehetőségek mellett a repülők nem tudtak volna megtalálni bennünket.

Tudományos kutatásainkat nem szerveztük meg előre, azok szervesen beleszámítódtak a legénység mindennapi munkájába.

Az orosz tengerhajózás történetében akadtak példák, amikor olyan hajókon, amelyek a körülmények folytán a tudomány által kevéssé ismert vidékekre kerültek, igen értékes tudományos megfigyeléseket végeztek. Ebben az értelemben a szedovisták ápolták ezeket a hagyományokat.

Az északi-tengeri út főigazgatóságának a hajóin a hajóvezetők felkészültsége magas színvonalú volt, és a sarkvidéki expedíciókon a kormányosoknak, a kapitány munkatársainak gyakran különféle tudományos munkákat kellett végezniük.

Segítségünkre volt az, hogy Fridtjof Nansen igen részletesen foglalkozott azzal a kérdéssel, hogy milyen kutatásokat kell végezni

sodródás közben és mi célból. A híres norvégnak „Éjben és jégben"[1] című könyve sodródásunk egész ideje alatt iránymutatóm és tanácsadóm volt. Nemhiába tekintettük Nansent legénységünk tizenhatodik tagjának.

Mai szemmel, természetesen, bizonyára elmulasztottunk egyetmást, de erőfeszítéseink nem voltak hiábavalók. Mi nem is gondoltuk, hogy a magas szélességi fokokon végzett tudományos kutatásaink olyan fontosak lesznek a tudomány számára.

Szabadságom végére a jégben való sodródásról írott könyvet befejeztem és nyomdába adtam. Utána az északi-tengeri út főigazgatóságán a kormányos-navigációs szolgálat főnökeként folytattam munkámat.

Amikor a Nagy Honvédő Háború elkezdődött, sok más, hivatalokban dolgozó szovjet emberrel együtt kértem, hogy küldjenek a frontra. 1941 júliusában megkaptam az engedélyt és bevonultam a harcoló Haditengerészeti Flottához.

[1] Megjelent a Gondolat Kiadó „Világjárók" sorozatában Budapesten, 1970-ben.

MÁSODIK RÉSZ

A Fehér-tenger

Arhangelszk — frontváros

Arhangelszk élénkebbnek látszott a megszokottnál. Az utcákon sok a haditengerész. Sebesültek is akadnak. Sok a gondterhelt, fáradt nő.

A haditengerészeti támaszpont törzse egy régi, sárgára festett kőépületben volt. A támaszpont személyi állományának feltöltése még nem fejeződött be, a Szovjetunió minden részéből jöttek ide tengerészek.

1941. július. Már jól benne vagyunk a nyárban, de nincs forróság. Mint ahogy az Arhangelszkban gyakran megesik, a tenger felől hűvös szél fúj. Megmaradt emlékezetemben a fából épült várost körülölelő zöldterület élénksége és a folyó széles kék csíkja. Abban az évben a természet nem fukarkodott a színekkel. A város strandjának homokja sárga. A strand azonban üres volt. Még kis fiúgyerekeket sem lehetett látni, akik pedig nagyon szeretnek fürödni. Ez a háború.

A parton váratlanul találkoztam Vitalij Dmitrijevics Mescserin barátomnal. Mescserint a múlt évben nevezték ki Murmanszkba a sarkvidéki tengeri hivatal főnökévé. Nemrég jártam nála, és ellenőriztem, hogy működik hajóin a kormányos-navigációs szolgálat.

– A tengeri irodát a vezetőség parancsára bezárták, engem ide hívattak – mondta Mescserin az első üdvözlő szavak után.

– Murmanszkot mindennap bombázzák, pedig milyen nagy szükség van a kikötőre! Mit csinálunk, ha Murmanszk elesik? A Fehértenger télen befagy.

– Előfordulhat, hogy Murmanszkot elfoglalják? – Ez hihetetlennek látszott számomra.

– Ismersz engem, hiábavalóságokat nem szoktam beszélni. Embereink mind fegyvert fogtak, erődítményeket építenek a Kolai-öböl nyugati partján. De láttam, hogy Murmanszkban, a kikötőben leszerelik a berendezést és Arhangelszkba szállítják. Tudod, hogy ez mit jelent?

– Mit csinálsz Arhangelszkban?

– Átveszem a hajógyárat. Bocsáss meg Kosztya, sok a dolgom – topogott Mescserin. – Látjuk egymást a fogadóban.

Este késő éjszakáig együtt ültünk Vitalij Dmitrijeviccsel és beszélgettünk.

Megkaptam az egyenruhát, és ahogy illik, haditengerésznek beöltözve jelentkeztem A. A. Kuznyecov ellentengernagynál, a támaszpont parancsnokánál. Félórás megbeszélés után kineveztek a törzs hadműveleti osztályára. A támaszpont idős parancsnoka megnyerte tetszésemet. Haja ősz, arca széltől cserzett, nyugodtnak, rendíthetetlennek látszott.

A hadijelentések és a térképek tanulmányozásával kezdtem. Néhány nap alatt világosan kirajzolódott előttem az itt kialakult hadihelyzet. Murmanszkot és az egész északi területet félelmetes veszély fenyegette. Egyelőre a fasiszta csapatoknak – az erőfölény ellenére – a fő irányban mindössze 30 kilométert sikerült előrenyomulniuk. 14. hadseregünk július utolsó napjaiban a Nyugati Lica folyó terepszakaszán megállította az ellenséget. Az ellenség elfoglalta a folyó keleti partját és továbbra is fenyegette Murmanszkot.

A hadiflotta tengerészei repülőgépekkel és tüzérséggel támogatták a hadsereget és deszantokat tettek partra.

Az ellenség súlyos harcokban előrenyomult a kandalaksai irányban, de a Kirov vasútvonal hatalmába kerítéséhez nem volt elég ereje. Délen bonyolultabb volt a helyzet, és Szvir állomás után nemsokára elfoglalta a vasútvonalat. A 14. hadsereg, az Északi Flotta és Murmanszk ellátása tengeri úton Arhangelszkből történt a Fehér- és a Barents-tengeren keresztül. A kereskedelmi flotta tengerészei a háború peremvonalában voltak. A határőrökkel és a haditengerészekkel együtt elsőnek vonták magukra az ellenség csapásait.

Néhány nappal a háború kitörése után az Állami Védelmi Bizottság utasította az északi és a murmanszki hajózást, hogy az arcvonal menti övezetből tengeri úton szállíttassa el a nőket, a gyermekeket és az öregeket, valamint az ipari üzemek legértékesebb felszereléseit Arhangelszkba.

Az északi kereskedelmi flotta, azon kívül, hogy csapatokat, lőszert és élelmiszert szállított az arcvonalra, a tengerpartot és a

szigeteket ellátta az erődépítéshez szükséges anyagokkal. A háborús helyzet ellenére megszakítás nélkül folyt a szállítás.

Elsőnek a „Jenyiszej" gőzös ütközött össze az ellenséggel. Az északi hajózási igazgatóságban P. I. Burmakinnak, a hajó kapitányának a beszámolójából értesültem a részletekről.

Murmanszkban a „Jenyiszej" egy 1200 főből álló csapatot, 120 lovat, lőszert és élelmiszert rakodott be. Rendeltetési hely – Motovszkij-öböl, az arcvonal körzete. A kíséret mindössze két őrnaszád és ezek is csak fél útra; az út további részét a hajónak egyedül kellett megtennie.

„Június 29-én – írta a kapitány – szerencsésen megérkeztem Tyitovkába, és kikötöttem a horgonyzóhelyen. Azonnal utasítottak a törzstől: először a csapatot és a lőszert tegyem partra, mivel a katonák azonnal a tűzvonalba mennek, hogy feltartóztassák a fasiszták támadását. Az ágyúdörgés minden percben erősödött, és közeledett horgonyzóhelyünkhöz. Megjelentek az ellenség zuhanóbombázói. Elkezdték bombázni az erődítményeket. Mindez szemünk láttára történt. Hajóm legénysége, bár előtte nem vett részt ilyen műveletekben, méltóképpen viselkedett.

Sok összpontosított támadás után az ellenségnek sikerült áttörnie védelmi vonalunkat. Csapataink megkezdték a visszavonulást, a németek pedig egyre jobban közeledtek a törzs épületéhez, amely a kikötő közelében volt.

Estére a törzs épülete lángokban állt. A kirakodást befejeztük. A parancsnokságtól utasítást kaptam, hogy mindaddig tartózkodjam a kikötőben, amíg lehetséges, vagy amíg nem kapok parancsot az indulásra, akkor pedig vegyem fel elsősorban a súlyos sebesülteket, az építőzászlóaljat és azután mindenkit, akit csak tudok.

Június 30-án 1 óra 30 perckor befejeződött a sebesültek érkezése. Az ellenség elvágta a kikötőhöz vivő utakat, és olyan közel volt, hogy golyószóróval lőhette gőzösünket. Összesen 71 súlyos sebesültet vettünk fel, és rajtuk kívül sok, evakuálásra váró lakost. 2 óra 10 perckor elhagytuk a kikötőt. A tűzvész miatt a tyitovkai öböl füstbe burkolódzott, és mi ezt kihasználva szerencsésen kifutottunk anélkül, hogy az ellenség észrevett volna bennünket.

A murmanszki kikötőbe aznap, június 30-án, reggel 9 óra tájban érkeztünk meg. A gőzösön az egész személyi állomány rendkívül

nagy erőbevetéssel dolgozott, hogy minél hamarabb megtegyük az utat és a sebesülteket kórházba juttassuk."

Így szerencsésen ért véget az első front melletti hajóút. Nem sokkal a halála előtt találkoztam P. I. Burmakinnal, és felelevenítettük ezt a harci epizódot. Megjegyzendő, hogy Burmakin 50 éven át hajózott a tengeren, és kapitányi szolgálata alatt egyetlen szerencsétlenség sem fordult elő.

Ezekben a napokban északon sok kereskedelmi hajón olyan körülmények között folyt a munka, ahogy azt Burmakin kapitány leírta jelentésében. A hajók tucatjai hőstettbe illő utakat tettek meg az ellenséges tüzérségi tűz és bombázás közepette, hozzáértően és rettenthetetlenül, mintha csak egész életükben ilyen hajóutakra készültek volna.

Azokban a napokban nagy hatással volt rám egy őrhajóként szolgálatot teljesítő, korábbi halászhajó legénységének hőstette.

A dolog így történt: július 13-án Murmanszkból Iokangába indult az EPRON[1] két hajója, amelyek nemrég halászhajók voltak, az RT–32 és az RT–67. A „Passzat" őrhajó kísérte őket, amely nemrég szintén halászhajó volt.

A Gavrilov-szigeteknél[2] 5 ellenséges torpedóromboló támadta meg hajóinkat és lőni kezdte őket.

A „Passzat", amely csak két 45 mm-es ágyúval és két golyószóróval volt felfegyverezve, azonnal szembeszállt az ellenséggel. Védenceit oltalmazva ködfüggönyt vont, viszonozta a fasiszták tüzét, hogy magára vonja a figyelmet. Az őrnaszád parancsnoka, Vlagyimir Lavrentyevics Okunyevics főhadnagy megparancsolta a halászhajóknak, hogy menjenek a szomszédos öbölbe, és rádión értesítette a támaszpontot a torpedórombolók támadásáról.

A ködfüggöny leple alatt az RT–32 távozott, de az RT–67 megrongálódott és mozgásképtelenné vált. A „Passzat" hősies kísérleteket tett a mozdulatlan hajó megvédelmezésére, de eredménytelenül.

Maga az őrnaszád két közvetlen találatot kapott és gyorsan süllyedni kezdett. Tatágyúja azonban nem szüntette be a tüzet. Bo-

[1] Ekszpedicija Podvodnih Rabot Oszobovo Naznacsenyija – Különleges rendeltetésű víz alatti munkák expedíciója.

[2] A Kola-félsziget északi partja mentén fekvő szigetek.

risz Nyikityics Mocel, a kommunista parancsnok addig tüzelt, amíg el nem lepte a víz. A hős tengerész és még egy társa csónakon megmenekült. A többi 22 ember elpusztult.

A torpedórombolók most a mozgásképtelen RT–67-re összpontosították tüzüket. Az ágyúlövések elsüllyesztették a halászhajót. A fasiszták kis űrméretű ágyúkkal lőtték a mentőcsónakba szállt tengerészeket. Halálra szánt, fegyvertelen embereink válaszként elénekelték az „Internacionálé"-t.

Az arhangelszki halászkikötő valamennyi hajóját már a háború kitörésekor mozgósították és átadták az Északi Flottának. Gyorsan átalakították őket katonai célra: kis űrméretű ágyúkat és golyószórókat szereltek rájuk. A hajók kapitányai főhadnagyi rendfokozatot kaptak.

A tegnapi halászok járőrszolgálatot teljesítettek az egész tengerpart mentén. Repülőgépeket lőttek le, tengeralattjárókat süllyesztettek el, megtisztogatták a hajóutakat az ellenség aknáitól. Oltalmazták a Fehér-tenger torkolatát, méghozzá sikerrel: a védőrendszeren egyetlen ellenséges tengeralattjárónak sem sikerült áttörnie.

Arhangelszk angol hadihajók fogadására készült, és fogadta a háború előtt a Spitzbergák szénbányáiban dolgozó szovjet embereket.[1]

Augusztus 1-én megérkezett az „Adventure" angol aknarakó hajó, amelyet más szövetséges hajók követtek. Ezek hozták az első katonai rakományokat.

Az angolok minden különösebb aggodalom és veszteségek nélkül tették meg az utat. A németek a Kola-öböl felé törtek. Arról álmodoztak, hogy minél hamarabb elfoglalják Murmanszkot, és az Arhangelszkba tartó hajók egyelőre nem nagyon érdekelték őket.

Azok között, akik azokban a napokban a Spitzbergákon levő Barentsburgból visszatértek, találkoztam Izoszim Petrovics Makarovval, régi ismerősömmel. Elmondta, hogy júliusban katonai kísérettel a Spitzbergákra érkezett az „Empress of Canada" nevű nagy személyszállító hajó. Az óceánjáró a szovjet bányászokat várta az öböl mélyén, a norvég rádióállomásnál. A mi Barenstburgban tar-

[1] A Spitzbergákon (Norvégia) a Szovjetunió koncessziós alapon szenet bányászott. Félő volt, hogy a németek megpróbálják elfoglalni a szigetet és sarkvidéki támaszpontjukká teszik.

tózkodó gőzöseink a háború első napján sürgősen Arhangelszkba távoztak.

A hajó a munkásokat feleségeikkel és gyermekeikkel együtt felvette fedélzetére. Irány – Arhangelszk. Ámde a Zimnyegorszkij-világítótorony közelében, mesélte Makarov, a hajó zátonyra futott. A „Visera", a „Szura" és az „Onyega" gőzösök odamentek, és az angol hajó fedélzetéről átvették az utasokat holmijaikkal együtt.

Arhangelszk felett égésszag terjengett. Diverzánsok felgyújtották a fatelepet. Két kilométer magasságba emelkedett a füstoszlop és jól lehetett látni a városban.

A hadműveleti térképek siralmasak voltak. Az ellenség csapatai augusztus 12-én elérték a kesztenga–louhi út 34. kilométerkövét. Válságos helyzet állt elő. Ha sikerül elfoglalniuk Louhi vasútállomást, ezzel Murmanszkot elvágják az országtól, s így Arhangelszk helyzete is bonyolultabbá vált volna.

Augusztus 12-ről 13-ra virradó éjjel riadóztatták az Arhangelszkban állomásozó 88. lövészhadosztályt. A hadosztály zömét átdobták a vasútvonal mellé. A Szoroktól Obozerszkajáig terjedő pályaszakasz még nem volt teljesen kész, de munkásvonatok közlekedtek rajta, és 18 katonai szerelvény nem egészen 2 nap alatt megtette az utat Louhi vasútállomásig. Mivel nem volt elég szén, a mozdonyokat fával fűtötték. Augusztus 15-én estére a hadosztály előrevetett csapatai harcba léptek, és visszavetették az ellenséget.

Ezalatt az északi tengerhajózás hajói megkezdték Arhangelszkból a 88. hadosztály ottmaradt alegységeinek és a tengerészgyalogos osztagoknak az elszállítását Kandalaksába. A gőzösök Kembe és Kandalaksába munkásokat szállítottak, hogy védelmi berendezéseket építsenek. Visszafelé elszállították a sebesült harcosokat és a lakosságot.

Az Északi Front augusztus 11-i jelentése ismét megemlíti a tegnapi békés halász-matrózok, sózók, gépészek, halászmesterek rettenthetetlen hősiességét.

A „Tuman" nevű halászhajót, amely most őrnaszád és Kildin szigetnél teljesít járőrszolgálatot, három ellenséges torpedóromboló támadta meg. Személyi állománya önfeláldozóan viselkedett, az utolsó lehetőségig lőtte az ellenséget. A hajót 11 gránát találta el.

A legénység 15 tagja meghalt, a többi 37 mentőcsónakon megmenekült.

Néhány nap múlva sor került második megbeszélésemre Kuznyecov ellentengernaggyal, a támaszpont parancsnokával. Engem, másokkal együtt aggasztott, mit fogunk csinálni télen, amikor a hideg 7 hosszú hónapra jéggel vonja be a Fehér-tengert.

– Arhangelszknek lehetetlen összeköttetést tartania a külvilággal a Fehér-tengeren keresztül ezekben a hónapokban? – kérdezte bizonytalanul a tengernagy.

– Ezt nem állítom. Jégtörők segítségével lehetséges a hajózás.

– Ez azt jelenti, hogy a gőzösök kíséréséhez jégtörőkre van szükség? Egész jégtörő flottára? De hol fog ez a flotta állomásozni?

A támaszpont parancsnoka elgondolkozott. Én mindent elmondtam neki, amit a fehér-tengeri jégviszonyokról tudtam.

A Fehér-tengerről nem tudtam nagyon sokat, de nem is túl keveset. Ahhoz, amit a hajózási szakkönyvek és más hivatalos útmutatók az itteni jégről mondanak, saját tapasztalataimat is hozzátehettem. Amikor bálnavadászhajókon dolgoztam, meggyőződtem róla, hogy a fehér-tengeri jégtáblák között nemcsak a jégtörők, hanem a jégálló hajók is tudnak önállóan hajózni, természetesen akkor, ha a kapitány ismeri a téli tenger törvényeit. A helyzet ugyanis az, hogy a Fehér-tengeren a jégtáblák állapotát, átjárhatóságát nemcsak a szél ereje és iránya határozza meg, mint a többi sarki tengeren, hanem az áramlatok is. Az áramlatok hatására a jégtáblák állandóan mozognak, nagy szakaszokon hol rendkívüli erővel összetorlódnak, hol pedig jelentősen megritkulnak. Ezeket a ritkulásokat is ki lehet használni.

Az ellentengernagy támogatta azt a javaslatomat, hogy írjunk a legfelsőbb főparancsnoknak, hogyan lehet a szövetséges és szovjet szállítmányokat télen Arhangelszkba kísérni.

Szilárd meggyőződésem volt, hogy az ilyen hajózás létfontosságú az ország számára, annál is inkább, mivel a Kirov vasútvonal déli része még mindig az ellenség kezén volt, és felszabadulására a közeli időben nem volt remény. Igaz, nagyban folyt az Obozerszkaja–Belomorszk vasúti szárnyvonal építése, amelynek az volt a rendeltetése, hogy a rakományokat a murmanszki kikötőből eljuttassa

a frontra, de senki sem tudta azt, hogy ez a szárnyvonal mikor lesz használható.

A főhadiszállást már csak azért is meg kellett kérdezni, mert az északi-tengeri út főigazgatóságának vezetői a sarkvidéken tartózkodnak, és november közepénél előbb nem térhettek vissza Moszkvába. Márpedig a téli hajózás előkészítését azonnal meg kellett kezdeni.

Egy hét alatt elkészült a legfelsőbb főparancsnoknak szóló levél. Ebben a támaszpont parancsnoka közölte elképzeléseimet Moszkvával.

Ezekben a napokban Arhangelszkba parancs érkezett, amely elrendelte támaszpontunk fehér-tengeri hadiflottillává való átszervezését. Parancsnokává Dolinyin ellentengernagyot nevezték ki. Nyikolaj Petrovics Annyin első osztályú kapitányt, akit jól ismertem, szintén kinevezték a flottilla tisztjévé.

Továbbra is a Pomorszkaja utcában laktam, az Inturiszt szállodájában. Kora reggel a törzs épületébe mentem, ahol késő estig dolgoztam. Mivel a közeljövőben aknazárat szándékoztunk létesíteni a Fehér-tengeren, alaposan tanulmányozni kellett a tenger hidrológiai viszonyait.

A törzsnél valahogy szóba került A. K. Burke kapitány, akiről tudott volt, hogy jól ismerte a fehér-tengeri jégviszonyokat. Érdeklődtem utána, és kiderült, hogy Artur Karlovics nem hajózik, beteg és még mindig folyóparti kis házában lakik. Burkeval együtt hajóztunk a „Szadko" jégtörő gőzösön. Emlékszem, 1937-ben korai útra indultunk a Ferenc József-földre, rakományt vittünk a „Szevernij poljusz" expedíciónak. Először azonban kerekeket kellett szállítanunk Amdermába az expedíció repülőgépei számára. A behavazott repülőtereken már elolvadt a hó, és a nehéz négymotoros gépekre új „cipőt" kellett adni. Azon az úton én voltam az első tiszt, Burke a kapitány. Burket mint embert és mint kapitányt egyaránt megszerettem. Artur Karlovics sokat hajózott északon, és „Tengeri jégtáblák" címmel egy nagyszerű könyvet írt, amely 1940-ben jelent meg.

Felkerestem Artur Karlovicsot.

Volt kapitányom sápadt és sovány volt, alig hallhatóan beszélt a torokfájása miatt. A jégtáblák közti téli kíséret tervével azonnal egyetértett.

– Csak ne menjetek kíméletlenül – suttogta –, ezt egy jégtörő sem

bírja ki. Csak apránként, részletekben. A dagályok és apályok atlaszát szintén nézzétek meg. Bálnavadászatok közben megfigyeltem, hogy és mint van – elővette a Fehér-tenger térképét, és ujjával meghúzott néhány hajóútvonalat. – Itt a legelőnyösebb a hajózás, Konsztantyin Szergejevics. Fogja, lehet, hogy hasznára lesz.

Artur Karlovics nagyon sajnálta, amiért egészségi állapota nem engedte meg, hogy részt vegyen a jégtörő ügyekben.

Augusztus végén a város szokatlanul élénk volt. Az arhangelszkiek elkísérték rokonaikat és hozzátartozóikat védelmi berendezéseket építeni. A „Rogyina" nevű gőzösön 6000 férfi, nő, fiú és lány indult el.

Emlékszem, Burke nagyon nyugtalan volt Rufina nevű lányának sorsa miatt, aki szintén köztük volt. A városban az a rémhír terjedt el, hogy a gőzös aknára futott és sokan meghaltak. A valóságban a „Rogyina" a tengerre való kifutása után egy nap múlva szerencsésen megérkezett rendeltetési helyére, Kandalaksába.

A szövetségesek első hajókaravánja 1941. augusztus 31-én érkezett meg Arhangelszkba. „Dervis"-nek nevezték, aztán a PQ–O rejtjelet kapta. Nem volt nagy – 6 teherhajóból állt. Viszont a kíséret elég tekintélyes: 1 repülőgép-anyahajó, 2 cirkáló, 2 torpedóromboló, 4 őrnaszád és 3 aknakereső hajó.

A teherhajók megérkezése váratlanul érte az arhangelszki kikötőt. Amint később kiderült, a haditengerészeti hatóságok úgy határoztak, hogy saját erőikkel rakják ki a szállítmányt, de a kikötőt nem tájékoztatták. Fennakadás keletkezett. A szállítmány pedig hadiszállítmány – várták az arcvonalon. A rendkívüli helyzetet jelentették a területi pártbizottságnak. Akkor P. P. Ogorodnyikov első titkár utasítására a kikötőbe érkezett A. Sz. Budanov, a területi bizottság titkára és G. I. Gyikoj, a kikötő főnöke. Látták, hogy a matrózok ott állnak a szövetséges szállítóhajók mellett, és nem tudják, mivel kezdjék a kirakást – ugyanis a haditengerészek nem voltak dokkmunkások. A területi pártbizottság beavatkozásával megoldódott a probléma. A hajók kirakását átvették a kereskedelmi kikötő dolgozói. Ámde a szövetségesek panaszai eljutottak a magasabb fórumokig, és ez volt az oka annak, hogy az Állami Védelmi Bizottság az északon való be- és kirakodás szervezésére megbízottat nevezett ki.

A konvojjal érkezett egy hajó, amely búzát hozott a városnak (kb. 10 000 tonnát). Arhangelszkban nem voltak malmok, és a helyi hatóságoknak sürgősen gondoskodniuk kellett a berendezések elkészíttetéséről, malomköveket kellett keresni. Öt nap múlva a Zagotzerno raktárai mellett két malmot helyeztek üzembe.

Elkövetkezett a szeptember. Murmanszkot hevesen bombázták. Az ellenség újból és újból megkísérelte, hogy elfoglalja a jégmentes kikötőjű sarkvidéki várost.

A Legfelsőbb Főparancsnokság főhadiszállásán

Az egyik szeptemberi napon késő este hívattak a flottilla törzséhez. Megérkezett N. G. Kuznyecov népbiztos parancsa, amely elrendelte, hogy másnap repüljek Moszkvába.

A repülőgépen én voltam az egyetlen utas. Bebújtam a prémzsákba és egész úton aludtam. Amikor felébredtem, a repülőgép már alacsonyan repült a föld felett. Moszkvában voltunk.

A lakás üres volt, a család elutazott.

Telefonon felhívtam barátaimat, senki sem jött a készülékhez, mindenki elutazott. Felhívtam a népbiztosságot. Kuznyecov népbiztos másnap déli 12 órára rendelt be.

A főváros utcái üresek voltak. Itt-ott egy-két járókelő, gyerekeket alig lehetett látni. A lakosság egy részét evakuálták, sokan pedig ezekben a napokban a város megközelítési útjain erődítményeket építettek. A Gorkij utcán, a Mosszovjet épületénél légvédelmi alakulattal találkoztam, amely záróléggömböt vitt a Vörös térre.

A szél papírdarabokat, mindenféle szemetet sodort az utcákon. A hivatalok és az üzletek egy része zárva. Az éttermek átalakultak étkeztető helyekké, ahol az emberek jegyre kaptak enni.

Ebéd után felhívtam N. N. Zubovot, a moszkvai egyetem professzorát. Szerettem volna tanácskozni Nyikolaj Nyikolajeviccsal, a nagy tudóssal, a jég szakértőjével, meghallgatni véleményét. Zubov

nagyszerűen ismerte a sarkvidék hajózási viszonyait. 1940-ben ismerkedtem meg vele. Ő szerkesztette könyvemet. Vele közösen cikket írtam a „Georgij Szedov" jégtörőn végzett tudományos munka előzetes eredményeiről. Sikerült a legtömörebben elmondani azt, ami a legfontosabb, és levonni néhány elméleti és gyakorlati következtetést.[1]

Nyikolaj Nyikolajevics otthon volt és azonnal meghívott magához. A városban egyedül élt, felesége és két gyermeke a nyaralóban lakott. A téli szállításokra vonatkozó elképzeléseimet Zubov figyelmesen meghallgatta és helyeselte. Odaadtam neki a legfelsőbb főparancsnoknak írt levelem másolatát.

– Egyet-mást pontosítani, bővíteni lehetne, de véleményem szerint benne van az, ami a legfontosabb – mondta Nyikolaj Nyikolajevics, amikor visszaadta a három oldalt. – Szeretnék ezzel foglalkozni. Szeretnék harcolni. Hiszen régi orosz tiszt vagyok.

– Hajlandó lenne a téli szállításoknál dolgozni?

– Természetesen.

Örültem és meghatódtam. Nyikolaj Nyikolajevics véleménye sokat jelentett számomra, ok nélkül sohasem helyeselt, egyenes, nemes ember volt. Közepes növésű, barna, katonás tartású. Haja ősz, homloka magas. Átható, sötét szeme van és kis bajuszt visel. Fiatal tengerész-zászlósként részt vett a nevezetes csuzimai (Tsushima) ütközetben.

Este 10 órakor értem haza és rögtön olyan mélyen elaludtam, hogy még a légiriadó jelzését sem hallottam. Szörnyű robajra ébredtem. Felugrottam és az álmosságtól semmit sem értve az ablakhoz rohantam. A sötét eget a fényszórók sugárkévéi pásztázták. A légvédelmi tüzérség tüzelt. Az ellenség betört a központba és robbanóbombákat dobott le. Moszkva egét a tűzvészek lángja festette vörösre. Feledhetetlen és szörnyű látvány. Egy egész órán át nem jöttem el az ablaktól.

Egyszer csak csend lett és kialudtak a fényszórók. A hangszóróban megszólalt a bemondó nyugodt hangja:

„A légitámadás veszélye elmúlt, a légiriadónak vége."

[1] A cikk megjelent „A »Georgij Szedov« hajón, a Jeges-tengeren keresztül" című, 1941-ben kiadott könyvemben.

Az utcákon kék lámpás mentőkocsik száguldoztak. Siettek egy találatot ért házhoz.

Váratlanul megszólalt a telefon.

– Konsztantyin Szergejevics, jelentem, hogy a tetőn voltam és eloltottam két gyújtóbombát – közölte velem örömmel Nyikolaj Nyikolajevics Zubov.

Ezen az éjszakán többé már nem tudtam elaludni . . .

Tizenkettő előtt öt perccel beléptem Nyikolaj Geraszimovics Kuznyecovnak, a haditengerészeti flotta népbiztosának fogadószobájába. Nyikolaj Geraszimovics teljesen egyetértett a fehér-tengeri téli szállítások szükségességével. Több pontosító kérdést tett fel és kijelentette, kinevez a Fehér-tengeri Flottilla jégtörő osztagának a parancsnokává. Hozzátette, hogy az egész jégtörő flottát mozgósítják s átadják ennek az osztagnak.

– Van kérdése? – kérdezte a népbiztos.

Az általános helyzet világos volt számomra. A jégtörő flottát jól ismertem. Azt, hogy hogyan fog dolgozni a Fehér-tengeren, szintén elképzeltem. Egy dolog nyugtalanított: Ivan Dmitrijevics Papanyin nem adja oda a jégtörőket, nem engedi ki az északi-tengeri út főigazgatóságának irányítása alól. Megkérdeztem:

– Mi Papanyin álláspontja?

– Nekem Papanyin álláspontja nem a legfontosabb, a kérdésben Sztálin elvtárs dönt. Van még valami kérdése?

– Kérésem van, Nyikolaj Geraszimovics: hívják be Zubov professzort és nevezzék ki a jégtörő osztag törzsfőnökévé.

– Zubovot? Ismerem, egyetértek. – És azonnal utasította segédtisztjét. – Az én parancsom nélkül ne távozzék Moszkvából – mondta búcsúzóul a népbiztos.

Egy órával a beszélgetés után megkaptam a jégtörő osztag állománytáblázatát.

Még aznap Moszkva városparancsnokától engedélyt kaptam arra, hogy a városban bármikor közlekedhetem (éjfél után és légiriadó alatt is), és elhatároztam, hogy a malahovkai nyaralóban fogok aludni, amelyet közvetlenül a háború kitörése előtt vettem bérbe a moszkvai városi tanácstól. Most üresen állt.

Este fél kilenckor elhagytam Moszkvát, és fél óra alatt kiutaztam abba a kis erdőbe, ahol a villa volt. Meg kell mondanom, mind-

össze kétszer voltam ott és nehezen találtam meg, mivel teljesen besötétedett. A többi ház, amely alig látszott a sűrű bozóttól, szintén üres volt. A fák lombja susogott a sötétben.

A gépkocsit az udvarba állítottam és zseblámpám világánál bementem a házba.

Üresség, por. Padlón heverő újságok, csikkek, üres konzerves dobozok. A teljes sötétségben nem akartam az erdőn keresztül visszamenni. Rendben van, a gépkocsiban fogok aludni.

Tíz órakor lövöldözés kezdődött. Moszkva ellen ellenséges bombázógépek légitámadást intéztek. A fényszórók sugárkévéi ismét az eget pásztázták. A levegőben kigyulladt egy, majd utána egy másik repülőgép. Vadászaink lőtték le őket.

Tizenkettőre minden elcsendesült. Kis idő múlva más hangok hallatszottak, mintha megelevenedett volna az erdő: emberi hangok, kutyaugatás. Figyelni kezdtem. Ki lehet? Talán diverzánsok, akikről már hallottunk? Mindenesetre elővettem pisztolyomat és kibiztosítottam. A hangok most közvetlen közelről, a kerítés mellől hallatszottak.

– Törjétek be, fiúk – hallottam egy parancsoló hangot –, egyenesen megyünk, itt mindenütt kerítések vannak.

– Ki az? – kiáltottam.

A kerítés recsegett. Géppisztolyos katonák, pórázon vezetett kutyákkal vették körül a gépkocsit.

– Az iratokat!

Átnyújtottam irataimat. A bőrkabátos főhadnagy figyelmesen nézegette őket.

– Mit keres itt?

– Ez az én villám – mondtam és a faházra mutattam. – Itt akartam aludni.

– Nem tanácsolom önnek, hogy itt maradjon. Minden megtörténhet. A fasiszták embereket dobnak le. Ön és a gépkocsi az engedéllyel – tiszta ajándék nekik.

– Megfogadom a tanácsát.

A főhadnagy és csoportja távozott, én pedig két-három óra hosszat a gépkocsiban ücsörögtem, amíg kissé kivilágosodott és visszamentem Moszkvába.

Az egész napot a Haditengerészeti Népbiztosság osztályain töl-

töttem. Csak hat órakor mentem haza. Feltettem a tűzre a teafőzőt és elővettem az újságokat. Csengett a telefon.

– Hallom.

– Ki van a telefonnál?

– Bagyigin.

– Konsztantyin Szergejevics?

– Igen.

– Sztálin elvtárs ma fogadja önt. Kérem, sehova se menjen el hazulról. Önért mennek. Felhívjuk, amikor a gépkocsi indul.

– Várni fogom.

Újból átolvastam levelemet és minden szót átgondoltam.

Az idő haladt, már kilenc óra volt. Megszólalt a telefon.

– A gépkocsi elindult, legyen készen.

Nem soká kellett várni. Megszólalt a kapucsengő, 5 perc utazás, és a gépkocsi a Kirov utcában egy kis villa előtt fékezett. Poszkrebisev fogadott és siettetett:

– Sztálin elvtárs várja.

Gyors léptekkel végigmentünk a folyosón, át az előszobán, és beléptünk egy nagy fogadószobába, amely tele volt tábornokkal.

A rézkilincses magas ajtónál Poszkrebisev megállt.

– Lépjen be – mondta, és ajtót nyitott.

A hosszú dolgozószobában egy politúrozott asztal állt. Mellette ült Sztálin. Odamentem hozzá. Ő felállt és némán kezet nyújtott. De nem kínált hellyel. Az asztalon azonnal felfedeztem levelemet. A falnál, kihúzva magát, a gárdista termetű Nyikolaj Geraszimovics Kuznyecov állt. Sztálintól jobbra és balra a Politikai Iroda tagjai. Odamentem Kuznyecovhoz és melléje álltam.

– Ön lehetségesnek tartja a rendszeres és biztos szállításokat télen, a Fehér-tengeren keresztül? – kérdezte hirtelen Sztálin és figyelmesen szemlélt. – Ön meg van győződve erről, Bagyigin elvtárs?

– Igen, Ioszif Visszarionovics.

– Egy jégtörő hány gőzöst tud magával vinni?

– Közepes jégviszonyok között öt gőzöshöz egy jégtörőre van szükség – mondtam. – Nehéz körülmények között egy jégtörő csak hármat vihet.

– És ha a gőzösöket beszorítja a jég és a „Junkers"-ek bombákkal árasztják el a karaván?

– A jégtörőket jól fel kell fegyverezni és szükség van légvédelemre. Természetesen van kockázat.

– Hány jégtörő tud működni a Fehér-tengeren? Hány van Arhangelszkban?

– Kettő. Ha a „Kraszin"-t a Fehér-tengerre küldik, akkor három lesz. A „Litke" jégvágó segítségükre lehet. Arhangelszkban van néhány jégtörő gőzhajó, ezek szintén használhatók.

– Mennyi idő kell egy fordulóhoz a jégtáblák között?

– Átlagos viszonyok között egy jégtörő egy hét alatt kivezethet öt gőzöst és másik öt hajóval visszatérhet Arhangelszkba.

– Hova könnyebb vinni a karaván? Arhangelszkba vagy Arhangelszkból?

– Ez a széltől függ.

– Mi kell ahhoz, hogy a jégtörők teljes terheléssel dolgozzanak?

– A fő – az emberek, aztán a szén és a javító bázis.

Sztálin feltett még néhány kérdést: pontosította, hány szállítást lehet lebonyolítani egy hónap, egy hét alatt, egész télen. Aztán váratlanul megkérdezte:

– Mi lenne, ha kikötőt építenénk Ingyigában?[1] Milyen eredménnyel járhat ez? Vajon ez a kikötő nem old meg ésszerűen minden kérdést?

Erre nem számítottam. Az ebbe a kikötőbe irányuló szállítások tervét nem tanulmányoztam, de hallottam róla, és személyszállító hajón magam is jártam Ingyigában.

Sztálin észrevette zavaromat és nem véve le rólam tekintetét, így szólt:

– Ha nem tudja, ne mondja.

– Adjon egy perc gondolkodási időt, Sztálin elvtárs. – Nyugodt voltam.

– Gondolkodjék.

Sztálin egész idő alatt karosszékben ült. Arca komor, tekintete kemény volt. Amikor békeidőben láttam, nem ilyen volt.

[1] Falu az Ingyiga folyó mellett.

Miután összeszedtem gondolataimat az ingyigai kikötőt illetően, ezt válaszoltam:

– Először, sekély. Másodszor, a kikötő építéséhez sok idő kell. Harmadszor, ott nincs vasút. Ezzel az úttal akár Novaja Zemlján is kirakhatnánk a szállítmányokat.

– Értem – mondta Sztálin, és egy pillanatra elhallgatott. – És ön, Bagyigin elvtárs, kit tudna javasolni a fehér-tengeri szállítások irányítójának?

Kuznyecov népbiztos, aki eddig hallgatott, most bekapcsolódott a beszélgetésbe.

– Sztálin elvtárs, a jégtörő osztag parancsnokává Bagyigint neveztem ki.

Sztálin most első ízben elmosolyodott.

– Hogyne, így is írjuk – mondta. – Ha valamire szüksége van, forduljon közvetlenül hozzánk, Bagyigin elvtárs. Több kérdés nincs? – a Politikai Iroda jelenlevő tagjaira nézett. – Akkor a viszontlátásra.

Kuznyecovval együtt távoztunk a dolgozószobából.

Másnap felkerestem N. N. Zubovot.

– Behívtak – ezzel fogadott Nyikolaj Nyikolajevics –, ma voltam a kiegészítő parancsnokságon. Ismét másodosztályú kapitány lettem. Kineveztek magukhoz törzsfőnöknek. – Az örömtől izgatott volt. – Harcolni fogunk, Konsztantyin Szergejevics, mi jobban tudunk harcolni a jégtáblák között, mint a németek. Mit tudnak ők a jégről? Ámde nekünk sem lesz könnyű. Kutattam a könyvekben: semmi lényeges sincs a Fehér-tengerről, csak szépirodalom. Rá fogunk hajtani a jégfelderítésre. Három óra alatt az egész tengert körül lehet repülni, ez nem az egész sarkvidék.

Néhány szóval beszámoltam a főhadiszálláson tett jelentésemről. Harcias hangulatban voltunk. Csak egyre gondoltunk: hogyan teljesíthetnénk a legjobban a megbízást? Igen, Zubovnak igaza van, a repülőgép döntő szerepet játszhat a fehér-tengeri téli szállítások szervezésében.

Zubov nagyon eleven volt. Mesélt a „Perszej" (Perseus) nevű tudományos kutatóhajón tett útjairól, sőt még a Perseus himnuszt is elszavalta. A „Perszej" úszó tudományos intézet Vlagyimir Iljics

Lenin rendelete alapján még 1922-ben alakult meg. Nyikolaj Nyikolajevics szerelmes volt hajójába.

Zubovtól I. D. Papanyinhoz mentem az északi-tengeri út főigazgatóságára, a Razin utcába, és közöltem vele Sztálin döntését. Papanyin komoran hallgatta.

– És én mit fogok csinálni jégtörők nélkül? – kérdezte.

Én nem tudtam mit válaszolni.

Még aznap este emlékezetes találkozásom volt az Arbaton. Váratlanul fékezett mellettem egy sárral befröcskölt „emka". Otto Julevics Smidt szállt ki belőle.

– Megláttam önt és elhatároztam, hogy megtudom, mi újság északon. Hiszen most a Tudományos Akadémián vagyok, a sarkvidéktől távol.

Smidt az Akadémia alelnöke volt. Beszéltünk néhány közös ismerősünkről. Közöltem vele terveimet.

– Gratulálok. Nagy dolog, amire szükség van. Biztos vagyok benne, hogy le fogják győzni a Fehér-tenger jégtábláit.

Otto Julevics, mint mindig, megszokásból pompás szakállát simogatta. Beszélt a háború eseményeiről. Tíz perc múlva kölcsönösen sikert kívánva egymásnak elbúcsúztunk.

Másnap egy repülőgép Arhangelszkba vitt.

Elkezdődött a szervezés. A jégtörő osztag törzse számára a tengeri kikötő épületében adtak helyiséget. Megérkeztek a szakemberek. Három nap múlva N. N. Zubov is megjött és hozzálátott munkájához.

Szeptemberben csapataink kiürítették Petrozavodszkot. Arhangelszkba egyre több sebesült érkezett. Új kórházakat nyitottak. A férfiakat és nőket erődítmények építésére mozgósították a Karéliai Fronton. Ámde az üzemek sem maradtak emberek nélkül. A 3. számú fatelepen több mint száz munkás 2–3 normát teljesített. A 16–17. számú fatelepen majdnem kétszáz munkás napi 2–3 normát teljesített. Sokan voltak, akik 4 normát teljesítettek.

Az élelmiszer nagy része az arcvonalra ment. A polgári lakosság számára csak jelentéktelen mennyiséget hagytak. Erősen csökkent a jegyre kiadott élelmiszerek mennyisége. A napi fejadag tekintetében ebben az időben az arhangelszkiek nem sokban különböztek a leningrádiaktól.

Arhangelszk – északi város, a zöldséget és a gyümölcsöt rendszerint messziről szállították oda, s a szállítás szünetelt. Jelentkezett a skorbut. Az üzemekben a fenyőfa tűleveléből teát készítettek, hogy küzdjenek ellene. A főzettel teli hordók ott álltak a bejáratnál, és mindenki, aki munkába ment, ivott egy bögrével a gyógyító folyadékból.

A „Krasznaja Kuznyica" hajójavító üzemben is nehéz napok kezdődtek. Egyes napokon a munkások az étkezdében csak nagyon gyenge habart löttyöt és tengeri káposztából készült fasírtot kaptak. Az üzem védelmi megrendelésekre termelt, de még így is gyakran nem kapott áramot. Ilyenkor leálltak a szerszámgépek, a motorok és a kompresszorok.

Nem volt elég fűtőanyag az erőmű számára, az iskolák és a kórházak fűtéséhez. Kegosztrovában és más helyeken a régi szemétdombokat kezdték eltüzelni, az Északi-Dvina deltájából kihalászták az előző években fennakadt fatörzseket.

Arhangelszkben igen nagy volt a tűzveszély. A város épületei majdnem mind fából voltak, és a fatelepeken sok fűrészárut tároltak. Mióta a majmakszi fatelep leégett, a tűzoltással kapcsolatos tennivalókat több ízben is tárgyalta a területi pártbizottság.

A legerősebb kikötői vontatók közül húszat a legrövidebb idő alatt átalakítottak tűzoltóhajóvá. A gőzfecskendők teljesítményét növelték. Minden hajót különleges, kilométer hosszúságú tűzoltótömlőkkel láttak el. Egyes utcákon a folyóhoz vascsöveket fektettek – a tűzoltóhajók ezeken keresztül vizet tudtak nyomni. Amikor egy év múlva az ellenséges repülőgépek bombázni kezdték a várost, sok épületet mentettek meg a szivattyúkkal és tömlőkkel felszerelt hajók.

Törzsünknél minden ment a maga rendjén. A hajóvezetés szakemberei a Fehér-tenger sajátosságaival ismerkedtek. Nyikolaj Nyikolajevics Zubov érdekes gyakorlatokat tartott. Igényes volt, és a fiatal tisztek féltek tőle. Megismertette őket a jégtörő gyakorlat alapelemeivel. Ámde munkánk fő része, mint ahogy ez természetes, a katonai kiképzés volt.

Tudomást szereztem róla, hogy A. K. Burke egészségi állapota rosszabbodott. Hogyan segítsek rajta? Gégetuberkulózisa volt. Ezek szerint mindenekelőtt jó táplálkozásra van szüksége. Beszéltem Zu-

bovval, és elhatároztam, hogy Burke kapitányt a fehér-tengeri jég tanácsadójának javasolom. Ezt jelentettem V. J. Ananinnak, a haditanács tagjának. Ő egyetértett a javaslattal. Ily módon Artur Karlovics katonai fejadagjának a kérdése is megoldódott.

Engedjen meg az olvasó egy kis kitérést.

Valamikor, iskolás koromban, kezembe került Stevenson „Kincses sziget" című regénye. Tizenöt éves voltam, és azon gondolkoztam, hogy mi legyek. Stevenson nagyszerű könyve segített foglalkozást választani. Véglegesen és visszavonhatatlanul elhatároztam, hogy tengeri hajó kapitánya leszek.

Tizenöt év múlva, amikor kapitány lettem, újra elolvastam a „Kincses sziget"-et, és akkor arra gondoltam, hogy én is írok egy kalandos történetet a tengerészéletről. Ekkor azonban kitört a háború, és én Arhangelszk frontvárosban voltam. Az idő erre nem volt alkalmas – ezt jól tudtam. Ámde a leküzdhetetlen vágy arra késztetett, hogy tollat ragadjak. És nyomban papírra vetettem néhány sort. Később többször is hozzáfogtam az íráshoz, de tapasztalatom nem volt, és a háború is mást követelt tőlem, nem könyvet. Csak a háború után foglalkoztam igazában írással.

A Nyikol torkolata, avagy a nyírfatorlasz

Az első, hat hajóból álló szövetséges hajókaravánt, amely augusztus 31-én érkezett Arhangelszkba, Bakaricában[1] rakták ki a kikötőhelyen, amelyhez vasútvonal csatlakozott és részben gépesítve is volt.

A szövetségesek teherhajói harckocsikat, lövegeket, gépeket, ágyúkat, tüzérségi lőszert és szétszerelt repülőgépeket hoztak (ládákban). Arhangelszk – igen nagy kikötő, de faáru szállítására szolgál, és nem alkalmas ilyen nehéz rakományok átrakására. Rönkfát, pa-

[1] Bakarica – az arhangelszki kikötő teherkirakodó része az Északi-Dvina bal partján.

pírfát és mindenféle fűrészárut rakodtak itt, és ehhez megvolt a felszerelés – daruk, csörlők és teherautók.

A harckocsikhoz és a fémmel teli ládákhoz erős darukra volt szükség. A szállítmányok „Liberty" és „Empire" típusú hajókon érkeztek, és sok horgonyzóhelynél a feneket mélyíteni kellett. De nemcsak a horgonyzóhelyeknél, hanem a sekély vízű Berezovij zátony és a Dvina torkolatában is.

Bakaricán kívül még hat horgonyzóhelynek volt vasúti csatlakozása a bal parton. De ezek is csak kis tonnatartalmú hajók kikötésére voltak alkalmasak. A kikötő többi horgonyzóhelye fából épült és nem volt kijárata a vasúthoz. A jobb part kikötői a város körüli forgalmat szolgálták ki.

A kikötőhelyeket fel kellett szerelni, további vasúti szárnyvonalakat és raktárakat kellett építeni – vagyis a kikötőt nagymértékben korszerűsíteni kellett.

1941. szeptember végén Anasztasz Ivanovics Mikojan, a Népbiztosok Tanácsának elnökhelyettese felszólította az arhangelszki terület vezetőit, terjesszék fel a kikötő munkájának megjavítására és a téli viszonyokra való felkészítésére vonatkozó javaslataikat. E különösen fontos kérdések megoldására bizottságot alakítottak, amelynek elnöke Alekszandr Szergejevics Budanov, a vízi szállítási ügyekkel foglalkozó titkár volt.

A bal parti kikötőhelyek korszerűsítésének szükségességét senki sem vonta kétségbe. De közeledett a tél, és ezek a kikötőhelyek, bár vasúti összeköttetéssel rendelkeztek és korszerűsítették őket, téli időben használhatatlanok, mivel a Dvinát vastag jégréteg borítja.

A hajók fogadását és kirakását télen csak az Ekonomija[1] előkikötőben vagy a Szeverodvinszkben[2] levő ideiglenes kikötőben lehetett megszervezni. Éppen ez volt a fő kérdés, amelyben dönteni kellett.

Az első az volt, hogy mi, a 15 főből álló bizottság, Szeverodvinszkbe utaztunk egy folyami gőzösön. Ceszarszkij, az építkezés fő-

[1] Ekonomija – az Északi-Dvina torkolatának elején levő kikötő.
[2] Szeverodvinszk – a folyó deltájának nyugati részén levő kikötő.

mérnöke – egy magas, tekintélyes külsejű ember – fogadott bennünket és felvilágosításokat adott.

Mit láttunk? Két ideiglenes, kellő mélységű kikötőhelyet, a harmadik készült. Még semmilyen gépesítés nem volt. A városka nem volt valami vonzó: fabarakkok, keskeny hidak a mocsáron keresztül. A néhány kőházban az építkezés vezetősége, a kis szálloda és az étkezde helyezkedett el.

E hely közelében a Dvina nyikoli ága mellett valamikor egy régi kolostor állt. 1553-ban ide érkezett az első angol hajó Richard Chancellor parancsnoksága alatt, aki a fehér-tengeri partokon felfedezte a kolostor templomának tornyait. Innen indult ki a téli út a jégen Holmogoriba. A kolostor épületét az idő majdnem teljesen tönkretette.

Az építkezés vezetői megmutatták nekünk a jövendő város tervét: itt húzódnak az utcák, itt lesz a kétemeletes áruház, ott lesz a klub, az étterem. Bár háború volt, de az emberek itt is, akárcsak az egész szovjet földön, előre néztek. Megállapítottuk: szükség esetén a kikötőben további horgonyzóhelyeket lehet építeni a szállítóhajók fogadására.

Késő este tértünk vissza Arhangelszkba. Az Északi Hajózási Társaság épületével szemben állt a „Voronyezs" gőzös. Oldalán a GSZ-1 jelzés (goszpitalnoje szudno – kórházhajó). Fehér színűre volt festve, kéményén, fedélzetén és oldalain vörös kereszt. Bár későre járt, a kikötőhelyen emberek, a hajó sebesülteket hozott. A murmanszki utat átvágta az ellenség, és a sebesült harcosokat az arcvonal sávjából tengeri úton szállították ide. Sóhajtozás és nyöszörgés hallatszott. A sebesülteket a tömegen keresztül az egészségügyi gépkocsikba vitték.

A vörös keresztek ellenére a „Voronyezs"-t több ízben is bombázták az ellenség repülőgépei.

Két nap múlva bizottságunk kiszállt Ekonomijába.

Ekonomija előkikötő jóval közelebb volt a tengerhez, és még az első világháború idején épült. Kikötőhelyeit ideiglenes szárnyvonal kötötte össze az északi vasútvonallal. Ámde, amint a gyakorlat mutatta, erős északkeleti szél esetén a homokzátonyon erősen összetorlódnak a jégtáblák. Szeverodvinszk viszont, amely mintegy 20 mérföldnyire fekszik Ekonomijától délnyugatra, a tartós rianás miatt

elérhető a hajók számára. És van még egy fontos körülmény: Szeverodvinszkben a közeljövőben állandó vasúti szárnyvonalat szándékoztak építeni, és akkor a rakományok a hajók gyomrából késedelem nélkül az arcvonalra mehetnek.

Ez azonban a jövő dolga, viszont Ekonomija kikötőhelyeire már most 6–7 hajó állhat be egyidőben kirakodás végett.

A vélemények megoszlottak: egyesek Ekonomijára, mások Szeverodvinszkre szavaztak. Mindkét kikötőnek megvoltak a maga előnyei és fogyatékosságai. A bizottság azt javasolta, hogy mindkét kikötőt fel kell készíteni a küszöbönálló téli be- és kirakodásra.

Elhatároztuk, hogy Ekonomijában felállítunk három portáldarut, a raktárakból és a kikötőhelyekről elhordatjuk a faárut, a múlt évek példájára az előkikötőtől az Északi-Dvina átkelőhelyéig szétszedhető vasúti szárnyvonalat építünk a jégen Iszakogorka állomásig.

Szeverodvinszkben felhasználjuk a 3 meglevő kikötőhelyet. A jövőben még 4–5 kikötőhelyet szándékoztunk építeni. A kikötőből Iszakogorkáig a vasútvonalnak az év végére el kell készülnie, addig pedig a jégtörők a tenger bármely alkalmas helyén a szénszállító hajókról vételezhetnek szenet.

Az arhangelszki területi pártbizottság megtárgyalta a bizottság javaslatát, és értékes javaslatokkal egészítette ki. Elmondhatjuk, hogy mindenre gondoltunk, ami háború idején a rakodási műveletek szempontjából fontos.

Október első napjaiban A. I. Mikojan hívására A. Sz. Budanovval Moszkvába repültünk.

Repülőgépünkre sárga álcázó foltokat festettek. Alacsonyan repültünk, néha mélyrepülésben. Moszkvától nem messze Messerschmittek támadtak meg bennünket. Szerencsére vadászaink időben elkergették őket.

A főváros még komorabb lett. Az utcákon harckocsik, gyalogsággal megrakott tehergépkocsik közlekedtek. Még több lett a záróléggömb, s ezek valamilyen fantasztikus külsőt kölcsönöztek a városnak. Az új, frissen kiadott egyenruhába öltözött népfelkelők néman meneteltek a leningrádi országúton. A Belorusz pályaudvarnál harckocsiakadályokat láttunk.

Éjjel az utcákon vaksötétség. Csak néha villant fel egy kis kék fény az iratokat ellenőrző járőr kezében. A gépkocsik lassan, óvato-

san közlekedtek. A házak kapujánál ügyeletesek álltak, vállukon átvetett gázálarctokkal. Ügyeltek arra, hogy az elsötétítő függönyön keresztül a legcsekélyebb fény se tudjon áthatolni.

Moszkvában értesültünk róla, hogy egyezményt írtak alá, amelynek értelmében az Egyesült Államok és Anglia nagyobb mennyiségben fog különböző hadianyagokat szállítani a Szovjetuniónak. Mi világosan láttuk, hogy ezeknek a szállítmányoknak az eljuttatása és fogadása bonyolult feladat és a maximális erőfeszítést követeli.

Anasztasz Ivanovics Mikojan barátságosan fogadott bennünket.

– Miért tartják télen Szeverodvinszket alkalmasabbnak, mint Ekonomija előkikötőit? – kérdezte Mikojan a magunkkal hozott térképet szemlélve. – Engem a jégviszonyok érdekelnek, a többi érthető.

– Téli időben a Berezovij zátony nehezen átjárható. Majdnem a fenékig összetorlódik ott a jég – felelte Budanov.

– Jó, de a szeverodvinszki kikötő oda igen közel van. Ott nem torlódik össze a jég?

– Ott „pripaj" van, Anasztasz Ivanovics.

– Mi az?

– A jég a parthoz fagy. Vastag és erős, ezért nem törik és nem torlódik.

– De miért van ez így? – faggatott bennünket Anasztasz Ivanovics.

Sajnos, erre a kérdésre akkor még nem tudtunk értelmes választ adni. Később megtudtam, hogy Szeverodvinszk a maga előnyeit a part szerencsés alakzatának, a mély öbölnek köszönheti.

– No, rendben van . . . És miért van itt szabad víz?

Mikojan ceruzájával a Nyikogyim világítótoronytól délnyugatra bökött. Innen a nyári partig nincs jég.

Anasztasz Ivanovics rám nézett.

Sajnos, akkor erre a kérdésre sem tudtam kimerítő választ adni.

Pedig a magyarázat, amint később megtudtam, egyszerű: a jég szakadékokat hoz létre a parthoz fagyott jég és a tenger központi medencéjének sodródó jege között. A nyári part alatt állandó áramlás is hat.

Anasztasz Ivanovics minden további kérdésére fennakadás nélkül válaszoltunk.

Ezek szerint a szövetséges hajókaravánokat Szeverodvinszkben fogjuk fogadni, ha Ekonomija előkikötőt bezárja a jég.

A további események megmutatták, hogy ez a döntés helyes volt.

Miután Moszkvából elutaztunk, megszületett a határozat, amely teljesen jóváhagyta az arhangelszki vezetők által javasolt intézkedéseket.

Itt helyénvaló megemlítenem, hogy a háború után alkalmam volt közelről megismerni a Fehér-tengeren keresztül történő tengerparti hajózást. Miről van szó? Tengerparti lakosaink elődei télen a nyári part (Letnyij) alatt hajóztak. Sikerült megállapítanom, hogy a tengerészek télen dél felé haladva igyekeztek elérni a Nyikol torkolatot, a kolostort. A tyeri part mentén haladva a Sztrelna folyónál délre fordultak, ahol kiböjtölhették a rossz időt és elláthatták magukat élelmiszerekkel. Utána délkeleti irányban haladva a hajó gyorsan elérte a megritkult jeget és utána a part menti szabad vizet.

Dagálykor, amikor a jég bezárult, összetorlódott, a tengerparti kocs (északi vízi jármű) vagy bárka a jégtáblákkal együtt sodródott dél felé, apálykor pedig vitorlával haladt, kihasználva a szabad vizet. A régi nyikoli kolostor kikötőjében rakodtak ki és a téli szánúton Holmogoriba szállították a rakományokat.

Közeledett a téli hajózás ideje, és még sok kérdést kellett megoldani. Nem volt világos, hogy milyen jégtörőkkel fog rendelkezni az osztag, ki fogja őket szénnel ellátni és javítani. Egyelőre az osztag egyetlen jégtörője a 8-as számot viselő hajó volt, Andrej Mihajlovics Kulakov parancsnoksága alatt. Több ízben fordultam jelentéssel M. M. Dolinyin ellentengernagyhoz, a flottilla parancsnokához és az őt követő G. A. Sztyepanov ellentengernagyhoz.

A flottilla törzsénél ilyeneket is beszéltek: most jönnek a jégtörők, felfegyverezzük és átalakítjuk őket segédcirkálóvá. És ők fogják biztosítani a szövetségesek szállítóhajóit.

Nekem erről más véleményem volt. Számomra a jégtörő óriási, háború idején pótolhatatlan érték volt: jégtörők nélkül az északi-tengeri utakon semmit sem lehet tenni. Szilárd meggyőződésem volt, hogy nem a jégtörőknek kell oltalmazni a szállítóhajókat, hanem a hadihajóknak kell oltalmazniuk a jégtörőket.

Általában volt miről gondolkozni azokban a napokban.

Amikor a sarkvidék magas szélességeiről a jégtörők kezdtek visszatérni, Ivan Dmitrijevics Papanyin és utána Nyikolaj Geraszimovics Kuznyecov is Arhangelszkba érkezett. G. A. Sztyepanov ellentengernagynak, a flottilla parancsnokának dolgozószobájában nemsokára találkoztam N. G. Kuznyecovval. Nyikolaj Geraszimovics az íróasztalnál a parancsnok helyét foglalta el, Sztyepanov pedig velem szemben ült egy karosszékben.

– Készen állnak a téli viszonyok közti tevékenységre? – kérdezte Sztyepanovot a népbiztos. – Helyesebben arra, hogy a jégtáblák között vezessék a szövetséges teherhajókat?

– A jégtörő osztag törzsének létszáma teljes. A téli kampányra van bizonyos mennyiségű szén. A jégtáblák közti hajózásra vonatkozó utasítás elkészült. Bagyigin elvtárs ezt nálam jobban tudja.

Valóban, Sztyepanov csak néhány nappal azelőtt vette át a parancsnokságot, és nem volt teljesen tájékozott dolgainkról. Fontosabb feladatai is voltak.

– Jelentsen – mondta kurtán Kuznyecov felém fordulva.

Én is felálltam, bár egyáltalán nem volt mit jelentenem. A jégtörők egy része még a sarkvidéken, azok pedig, amelyek visszatértek, az északi-tengeri út főigazgatóságának birtokában vannak. Beszéltem a 8. számú jégtörő harckészültségéről, arról, hányszor tartottak lövészetet és az összes szakmák instrukcióinak elkészültéről.

Nyikolaj Geraszimovics szórakozottan hallgatott. Amikor befejeztem, egy ideig szótlanul böködte ceruzájával az asztalt, az ablakon keresztül a Dvinát bámulta. Aztán kelletlenül megszólalt:

– Kénytelen vagyok magát elkeseríteni, Bagyigin elvtárs. Papanyin, az északi-tengeri út főigazgatóságának vezetője magánál tartotta a jégtörőket. Csak ideiglenesen kerülnek a mi hadműveleti alárendeltségünkbe. No nem baj, majd új feladatot kap – tette hozzá.

Este otthon mindent átgondoltam. Természetesen kár, hogy az általam megérlelt ügy más kezébe kerül. De hiszen senki sem vonja vissza a fehér-tengeri téli szállításokat! És ha az én feltételezéseim beválnak, a szállítások sikerrel folynak, akkor meg leszek elégedve. És lehet, hogy a jégtörők polgári ruhában kényelmesebben érzik magukat, mint a katonai egyenruhában?

Másnap beszéltem Papanyinnal. A területi pártbizottság épületének folyosóján találkoztunk és a dolgozószobájába invitált.

Amikor leültünk, Ivan Dmitrijevics egy iratot vett elő tárcájából:

– Olvasd!

Az Állami Védelmi Bizottság október 15-én kiadott mandátuma volt.

„Ez a mandátum – olvastam – Papanyin J. D. elvtársnak adatot, és tanúsítja, hogy kineveztük őt az Állami Védelmi Bizottság meghatalmazottjává a Fehér-tengeren történő szállításokkal és az arhangelszki kikötő be- és kirakodás szervezésével kapcsolatban.

Minden párt-, tanács- és gazdasági szervezet köteles Papanyin I. D. elvtársnak megadni a szükséges segítséget és támogatni őt megbízatásának teljesítésében.

Az Állami Védelmi Bizottság Elnöke

I. Sztálin"

Én szó nélkül visszaadtam az iratot.

– Hajlandó vagy nálam dolgozni, Konsztantyin Szergejevics? – kérdezte Papanyin.

– Kuznyecovtól új megbízást kapok.

– No, és ki tud téged pótolni Arhangelszkban, a fehér-tengeri hajókíséretnél?

– Természetesen, Mihail Prokopjevics Belouszov. Nála jobb sarkvidéki kapitányt nem ismerek.

Valóban, nemsokára más megbízást kaptam a Haditengerészeti Flotta népbiztosságán, és csak fél év múlva tértem vissza Papanyinhoz Arhangelszkba.

Ez azonban későbbi dolog. Egyelőre a kikötőben a második hajókaraván kirakása folyt: nehéz harckocsik, repülőgépek és egyéb védelmi célokat szolgáló rakományok. Nemsokára megérkezett a harmadik karaván. A város felett hóvihar dühöngött, beköszöntött a hideg. Az októberi ünnep komor hangulatban telt el. Az ország nehéz napokat élt át.

Október 20-án a harcok Mozsajszk és Malojaroszlavi körzetében folytak, novemberben pedig a fővárosban kihirdették az ostromállapotot.

A sarkvidéken sikeresen folyt a hajózás és minden hajó visszatért Arhangelszkba. A fasiszták nem tettek kísérletet arra, hogy akadályozzák hajózásunkat a Jeges-tengeren. A sarkvidéki hajózásban azt kezdték beszélni, hogy az általában hozzáférhetetlen az ellenség számára. Egyszer soká maradtam a törzsnél. Munkám befejeztével bekapcsoltam a rádiót. Alekszej Tolsztoj „Moszkvát fenyegeti az ellenség" című írását olvasták fel. Sohasem fogom elfelejteni azokat az érzéseket, amelyek akkor hatalmukba kerítettek.

„Egy lépést se tovább – mondta a bemondó. – Pusztuljon dicstelenül a gyáva és a kishitű, aki számára saját élete drágább, mint a Haza, drágább, mint Moszkva, a Haza szíve, számára nincs és nem is lesz hely földünkön. Falként állunk szembe a halálos ellenséggel . . ."

Meg kell állítani a fasisztákat. Ez most a legfontosabb.

De mit teszek én ennek érdekében? – erre gondoltam hirtelen. Szárazföldön és tengeren élethalálharcot vívtunk a hitleristákkal. Én pedig még harckiképzéssel foglalkozom, szénkészletet gyűjtök és terveket dolgozok ki a jövőre.

A bemondó Tolsztoj írását olvasta, és eszembe jutott 1940. nyári találkozásom Alekszej Nyikolajeviccsal. Elmondta, hogy „I. Péter" című regényén dolgozik. A teleírt papírlapok halmai, több száz elolvasott könyv! Tolsztoj érdekes beszélgetőpartner, estétől napkeltéig ültünk együtt. Ez volt első személyes találkozásom a nagy íróval, mely egész életemre nyomot hagyott bennem. Arra is emlékszem, Alekszej Nyikolajevics elragadtatással beszélt a tengerészek munkájáról, munkájukat nemesnek, hősiesnek nevezte.

Arhangelszkban hideg van. Az Északi-Dvinát hamarosan beborította a jég. Derült estéken vérvörösen világított a felkelő hold nagy korongja. Novemberben a „Voszmerka" jégtörő éjjel-nappal dolgozott a folyón. A tenger hamar beállt. A leggyorsabban a Kandalaksai- és az Onyegai-öböl fagyott be.

November közepén egyetlen jégtörőnket sürgősen hívták, hogy segítsen a „Sacco" gőzösnek. A hajó Kandalaksából jött, fedélzetén 4000 arhangelszkivel, akik a védelmi berendezések építéséről tértek vissza. Amikor az emberek hajóra szálltak, mindenki kapott egy cipót az útra. Úgy gondolták, hogy a hajóút Arhangelszkba körülbelül egy napig fog tartani. A természet azonban másként rendelke-

zett, a fagy bezárta az öblöt. A hajó a jégtáblák között küszködve egy hétig volt úton. A fedélzetén levő emberek éheztek, ámde a háború törvényei miatt a kapitány nem kérhetett segítséget rádión: ezzel elárulta volna hollétét az ellenséges repülőgépeknek és mindenki elpusztult volna.

A kapitány a Barents-tengeren átjárhatatlan jégtáblákba ütközött, és csak akkor táviratozott, hogy szállítsanak sürgősen kenyeret a hajóra és küldjenek jégtörőt. Ez azonnal meg is történt.

Ahogy a jégtörő első tisztje, Vaszilij Pavlovics Korelszkij elmesélte, a „Sacco" utasai közül sokan leszálltak a jégre és gyalog mentek a kikötőbe, s közben összeestek a gyengeségtől. Ezekért lovasszánokat küldtek.

A „Sacco" esete megmutatja, milyen volt a helyzet Arhangelszkban és a Fehér-tengeren: néhány hideg nap járhatatlanná tette a tengert a hajók számára, de ugyanakkor az ellenséges repülőgépek könnyen elérhették.

Elképzeltem magamnak azt a hét nehéz napot, amelyet az arhangelszkiek a gőzhajón töltöttek. Éjjel teljes elsötétítésben álltak a jégtáblák között, nappal lassan haladtak. Minden ellenséges felderítő repülőgép láttán ezrek szíve szorult össze . . .

Egyszer este a tengerparton találkoztam Andrej Fjodorovics Pinyezsanyinovval. Hideg volt, ritka, száraz hó esett. Bementünk a szállodába. Andrej Fjodorovics szomorú hírt közölt velem – elpusztult a „Szadko" jégtörő gőzös, amelyen 1937-ben a sarkvidéki sodródó jégtáblák közé kerültem. Ez a hajó első ízben még az első világháborúban süllyedt el, és 17 évig a tengerfeneken hevert. 1933-ban az EPRON kiemelte és két év múlva megkezdte szolgálatát a jégtörő flotta soraiban. Pinyezsanyinov a „Szadko" első tisztje volt.[1]

Szeptember 14-én este, mesélte Andrej Fjodorovics, a gőzös a Kara-tengeren fennakadt egy ismeretlen víz alatti sziklán. A kövek átütötték a hajó fenekét és a víz beáramlott a belsejébe. Sajnos. Ha az ember arról értesül, hogy egy olyan hajó pusztult el, amelyen valaha szolgált, ez mindig nagyon megrendíti, mintha egy közeli barátja halt volna meg.

Arhangelszkban az élet a maga rendje szerint ment, nehéz dolga

[1] A háború után A. F. Pinyezsanyinov a Szocialista Munka Hőse lett.

volt a lakosságnak. A város azonban élt, dolgozott, segített az arcvonalnak, felkészült a légitámadásokra. A lakóházak pincéjében (nagyon kevés volt) óvóhelyeket rendeztek be. A városi színház körüli parkban, azokban az utcákban, ahol száraz volt a talaj, és a hegyoldalon óvóárkokat ástak.

Mint már említettem, Arhangelszkban a háború elején vadász zászlóaljak és népfelkelő osztag alakult. Ezek létszáma 26 000 körül volt. Sokan beléptek a partizánosztagokba. Tízezer férfi és nő a murmanszki területre utazott védelmi berendezéseket építeni. Lázas munka folyt az egész arcvonalon – a Barents-tengertől a Szvir folyóig.

A besorozott arhangelszkiek nem mindennap kaptak meleg élelmet, hevenyészett kunyhókban aludtak és a munkától véresre tört a kezük. Egyes szakaszokon ellenséges tüzérségi lövedékek robbantak. Az emberek azonban nem panaszkodtak. Lelket öntött beléjük a hazaszeretet, hőstettekre serkentették őket a párt jelszavai. Minden munkát közvetlenül a pártszervezetek irányítottak.

A párt Központi Bizottságának határozata alapján az arhangelszki kikötőben önálló politikai osztály alakult, amelynek vezetője A. Sz. Budanov, a területi pártbizottság titkára lett, aki mindkét feladatkört ellátta.

Aki fegyvert tudott fogni, az arcvonalra ment, és a murmanszki területről, valamint Karéliából evakuáltak tömege a városba özönlött. Ezeket nyomban elhelyezték, ellátták élelmiszerrel és az elsőrendű fontosságú üzemekbe irányították őket.

Az arcvonal igényeit kielégítendő, megszervezték a repülőbombák, aknák, kézigránátok, a légcsavaros szánok és egyebek gyártását és az első vonalba való eljuttatását. Az Ekonomija és az átkelőhelyek közti vasúti szárnyvonal építésén 2000 fiú, lány és asszony dolgozott.

A Kereskedelmi Flotta is sok gondoskodást és figyelmet igényelt.

Mindössze néhány hónap telt el, és a városra nem lehetett ráismerni. Igen, még nagy nehézségekkel kellett szembenéznie, de már minden átállt háborús vágányra, minden háborús ütemben dolgozott és jöhettek az újabb megterhelések. Így is történt. Sok vállalat, köztük a kikötő és a „Krasznaja kuznyica" üzem magasabb mutatókkal teljesítette a tervet, mint a háború előtt.

Egymás után jöttek és mentek a szövetséges hajókaravánok a hadirakományokkal. A háború első évében Angliából és Izlandból a Fehér-tenger kikötőibe 7 hajókaravánt kísértek (a PQ–O-tól a PQ–6-ig). A szovjet hajókkal együtt 53 teherhajó érkezett. A mi kikötőinkből Angliába 4 hajókaraván indult (a QP–1-től a QP–4-ig), összesen 47 teherhajó.

A révkalauzoknak most óvatosan kellett működniük. A hajók merülése nagyobb volt, mint azelőtt, és 150 méter hosszúak is voltak közöttük.

Arhangelszkba nagy tonnatartalmú teherhajók érkeztek, vízkiszorításuk elérte a 10 000 tonnát, vagy még ennél is többet. Izlandtól Arhangelszkig a hajók útközben fűtőanyagot és vizet használtak el, és merülésük csökkent. Ennek ellenére csak teljes vízállás mellett tudtak áthaladni a Berezovij zátonyon.

Már elutaztam Arhangelszkból, amikor megkaptam Vitalij Mescserin levelét, amely szomorú hírt közölt. Andrej Georgijevics Jefremov, volt első tisztem a „Georgij Szedov" hajón, 1941 júliusában, a flotta Tallinból Kronstadtba való tragikus áttelepülése idején meghalt. Egy őrnaszád kormányosa volt. Murmanszk védelmezése közben meghalt Pavel Vlaszovics Meger, a „Szedov" szakácsa is, az Északi Hadiflotta törzsőrmestere. Mindketten hősi halált haltak.

Az északi-tengeri út főigazgatóságán

1943. július 1-től ismét Moszkvában voltam, az északi-tengeri út főigazgatóságának állományában. A főigazgatóságon csend volt. Sok munkatárs a sarkvidéken tartózkodott – ki a nyugati, ki a keleti körzetben. Ivan Dmitrijevics Papanyin a dolgozószobájában tartózkodott.[1]

[1] I. D. Papanyin az Állami Védelmi Bizottságnak a fehér-tengeri szállításokra felügyelő meghatalmazottja volt, és egyúttal az északi-tengeri út főigazgatóságának a vezetői állását is megtartotta.

Papanyin az asztalánál álló karosszékbe tessékelt engem, és hosszan, részletesen kezdett beszélni a főigazgatóság ügyeiről. Kiderült, hogy sok a munka, de nincs elég munkatárs. Sokan elmentek a frontra. A végén megkérdezte tőlem, mit szeretnék csinálni a főigazgatóságon.

– Csak hajózni szeretnék – válaszoltam. – Elmegyek kapitánynak bármelyik hajóra.

– Jó, majd meggondolom ... Most azonban írásbeli jelentést kell készítenem Anasztasz Ivanovics Mikojánnak. Minden jégtörőnek a főigazgatóságnál kell lennie. Ha egyetértesz ezzel, írd meg a tervezetet.

Igen, egyetértettem azzal, hogy a jégtörőket hozzáértő embereknek kell vezényelni. Az, amit Arhangelszkban láttam és amit elvtársaim beszéltek, arra késztetett, hogy mélyebben átgondoljam a dolgot. Háború idején a jégtörőnek tudni kell lőni, és kell, hogy fegyverei legyenek – ezt senki sem vitatja. Ámde a jégtörő azután sem tudja megvédeni magát, ha felszerelték rá az ágyúkat. Védelemre van szüksége, nem kevesebbre, mint egy sorhajónak. A jégtörőt szállítóhajók kíséretére felhasználni jégmentes tengeren – megengedhetetlen. A jégtáblák között a jégtörő kevésbé sebezhető: elérhetetlen a tengeralattjárók számára. A repülőgép azonban mindig meg tudja semmisíteni. A jégtáblák között könnyebb bombázni egy kevésbé mozgásképes célt, mint a tiszta vízen manőverezhető hajót.

Ezeket a körülményeket nem mindig vették figyelembe, amikor az osztaghoz tartozó jégtörőket és jégtörő gőzösöket a Fehér-tengeri Flottilla harci egységeinek tekintették.

Sőt, mi több, az 1942–1943. évi jövendő jégtörő kampányainak sikere érdekében szükségesnek tartották az északi-tengeri út hajóinak teljes mozgósítását és annak elrendelését, hogy kitűzzék rájuk a haditengerészet zászlóját. Én nem voltam meggyőződve arról, hogy az abban az időben északon kialakult helyzetet figyelembe véve erre szükség van.

Ezt bizonyítja az az eset, amely a „Sztálin" jégtörővel történt. 1942. január 15-én a Fehér-tenger jégtáblái között (Szosznovec-szigetnél) szenet vett fel a „Pravda" hajóról. Váratlanul megjelent egy ellenséges bombázó, és 40–50 méter magasan repülve négy bombát

dobott le. Három nem talált, egy azonban a hajótest közepére esett. A tüzérek néhány lövést adtak le a repülőgépre, de a fasisztának sikerült sértetlenül eliszkolnia.

Nálunk – 4 halott és 11 sebesült.

A hajó 102 kisebb-nagyobb sérülést szenvedett, és több napra üzemképtelenné vált. Csak január 26-án érkezett meg Szeverodvinszkbe, és két hónapig tartott a javítása.

Ez az eset talán nem fordult volna elő, ha a jégtörő megfelelő védelemmel rendelkezik.

Egy kissé előreszaladva elmondom, hogy a fehér-tengeri jégtörő műveleteknél 1942–1943-ban különös figyelmet szenteltek a tengeren levő jégtörők és teherhajók védelmének.

Amikor az írásbeli jelentés elkészült, Papanyin aláírta, és az automata távbeszélő-készüléken keresztül érintkezésbe lépett A. I. Mikojannal.

– Kérem önt, Anasztasz Ivanovics, fontos megbeszélés végett sürgősen fogadja Bagyigint... igen, igen... rögtön... Vigye magával a levelet – mondta most már nekem –, és saját szavaival mondjon el mindent. A jégtörőknek nálunk kell lenniük.

Mikojan elolvasta a jelentést, meghallgatott, és így szólt:

– Közölje Papanyinnal, hogy támogatom.

Ivan Dmitrijevics türelmetlenül várt rám. Füstölgő cigarettával találtam, ami ritkán fordult elő. Amikor közöltem vele Mikojan üzenetét, nagyon örült.

– Kinevezlek kapitánynak a „Sztálingrád"-ra – mondta ünnepélyesen. – Látod, beváltottam ígéretemet. Ha parancsot kapsz, utazz Arhangelszkba.

– Mikor érkezik a „Sztálingrád"? – kérdeztem.

Papanyin széttárta karjait.

– A hajó Angliában rakodik. Konvojban fog hajózni.

A tengerészeti hivatalban megtudtam, hogy a hajó Newcastle-ben tartózkodik. Rakománya – repülőgépek, harckocsik, lőszer. Hajócsavarját kicserélték, és sebessége több lesz, mint 13 mérföld. Aknák ellen mágneses övet raktak rá, és felszerelték 8 ikergéppuskával.

Ezt a gőzöst korábbról ismertem. Viszonylag nem nagy, Leningrádban épült, alkalmassá tették jégtáblák közti hajózásra, és sok

más hajóval azonos típusú. Hossza mintegy 100 méter, vízkiszorítása több mint 6000 tonna. A sarkvidéki tengerhajózáshoz tartozik.

Azzal a szilárd eltökéltséggel mentem az északi-tengeri út főigazgatóságra, hogy visszatérek a kapitányi hídra. Elvégre számomra ez az első. A Kereskedelmi Flotta tengerésze vagyok, távolsági járatok kapitánya, szeretem a tengert, a gőz- és a Diesel-hajókat. Mindegyik kedves nekem. Minden hajón találkozik az ember egy ismerőssel, akivel együtt volt őrségben útközben, vagy szállítmányt rakott ki sarkvidéki telelésre. Vagy az is lehet, hogy hajóink valamikor egymás mellett horgonyoztak. Különösen kellemes, ha az ember iskolatársakkal vagy kajüttársakkal találkozik, akikkel együtt szívta magába tengerjárás közben a hajóvezetés bölcsességét.

Amint kitört a háború, kötelességemnek éreztem, hogy közvetlenül részt vegyek a harctevékenységben, akár a szárazföldön, akár a tengeren. Már a háború első évében világosan láttam, hogy a tegnapi békés kereskedelmi hajók a front segítői. Most az északi-tengeri út főigazgatóságának állományában közelebbről megismerkedtem ennek a hivatalnak a munkájával. Mindenkit izgatott a sarkvidék jelenlegi jéghelyzete. A szakemberek azt állították, hogy keleten a jégviszonyok a szokásosnál súlyosabbak lesznek. A Zubov és Vize módszere alapján készült prognózisok megegyeztek.

A hajózás előtti jégfelderítés különösen nagy területre terjedt ki. I. I. Cserevicsnij, I. Sz. Kotov, F. J. Jerjomenko és V. Sz. Pavlov sarkvidéki gépei a múlt télen berepülték a sarkvidék nyugati és keleti szektorát, megfigyelték a jégtáblák sodródását, elhelyezkedését és állapotát. A felderítés operatív törzse egész májusban dolgozott.

A sarki légierő parancsnokságán ismerősökkel találkoztam – Borisz Grigorjevics Csuhnovszkij pilótával és Borisz Ivanovics Ivanov hidrológussal.

Abban az időben a sarkvidéki jégprognózis módszere éppen csak hogy kinőtt a gyermekkorból. Még mindig nagy szerepet játszott az intuíció és a tapasztalat. Viták folytak az előrejelzés tudományos módszereiről. Ebben szerepet játszott az a munka, amelyet a „Szevernij poljusz–1" kutatóállomás és a „Georgij Szedov" a sodródás közben végzett.

A kutatások fő következtetése az volt, hogy a jéghelyzet ingadozása és a jégfolyamatok fejlődése a sarki tengereken nemcsak

a meteorológiai és nemcsak a hidrológiai viszonyoktól, hanem kölcsönhatásuktól is függ. És még egy fontos körülmény: elkezdték a rövid időre (5–10 nap) szóló jég előrejelzések kiadását, amelyeknek a nyári hajózás szempontjából nagy jelentőségük volt.

A hajózás előtti felderítés törzsének munkatársait nyugtalanította, hogy a háború megnehezítette a szinoptikus térképek készítését. Olyan körzet, mint az Északi Atlantikum, „fehér folt" volt, márpedig ez a körzet jelentős befolyással van a sarkvidék nyugati részének tengereire. Az előrejelzések fontos szerepet játszottak az északi tengeri úton történő hajózásban.

A háború északon megváltoztatta a szállítások terveit, de azok továbbra is jelentősek maradtak. Az Egyesült Államokból bizonyos rakományokat szintén az északi úton szándékoztak küldeni.

Különleges helyet foglalt el a különleges rendeltetésű katonai expedíció (EON–18). Azt, hogy ez milyen expedíció volt és mi volt a célja, parancsnokságunkon bizonyára csak néhány ember tudta. Az északi-tengeri út dolgozói elvállalták három hadihajó kíséretét a Bering-szorostól Novaja Zemljáig. Az egész erre vonatkozó levelezés „Szigorúan bizalmas" jelzés alatt folyt.

A jégtörők elosztása 1942-ben a következő volt. Távol-Keleten egy sor-jégtörő tartózkodott, az „Admiral Lazarjov". Egy másik jégtörő, a „Dobrinya Nyikityics", kikötőinek számított, és a sarkvidékre nem ment. A Gondviselés-öbölben várták az „A. Mikojan" jégtörőt, amely hősi utat tett meg. Batumi kikötőből, fegyvertelenül, a háború tüzében három óceánt szelt át. Az Égei-tengeren olasz torpedónaszádok támadták meg, de sikerült szerencsésen elérnie a Panama-csatornát és megérkezett a Csendes-óceánra.

Ily módon a keleti körzetben két sor-jégtörő fog dolgozni. Nyugaton, Arhangelszkban, szintén két sor-jégtörő: a „Sztálin" és a „Kraszin" – ez utóbbi régi ismerősöm, amely nemrég tért vissza az Egyesült Államokból, ahol javították.

Arhangelszkban volt még a „Lenin" jégtörő is. Rendes körülmények között nem ment a sarkvidékre, mivel orrcsavarja akadályozta munkáját a nehéz jégtáblák között. De pótolhatatlan volt a kikötőben, különösen a tavaszi magas vízállás idején. A „Litke" jégvágó őrnaszád lett, SZK–18 jelzéssel, az északi osztag zászlóshajója. A

„G. Szedov", „A. Szibirjakov" és „Sz. Gyezsnyev" jégtörő gőzösök a jégtáblák közti vezetésben csak kisegítő szerepet játszhattak.

Végül a „Jermak" és még néhány jégtörő gőzös az ostromzár alatt álló Leningrádban tartózkodott, és nem használták őket közvetlen rendeltetésüknek megfelelően.

Általában kevés volt az északi-tengeri út főigazgatóságának jégtörője. Különösen kapóra jött a háború előtt épült három sor-jégtörő.

Mi is történt tavasszal északon, a sarki vizeken, ahol dolgoznom kellett?

A háború első hónapjaiban a német hadvezetés úgy tervezte, hogy szárazföldi csapatokkal elfoglalja Murmanszkot és Poljarnijt. 1942 tavaszán az ellenség nagy tengeri erőket kezdett összpontosítani Norvégia északi részén, és a tengeren is veszélyeztetett bennünket.

Márciusban a fasiszták megpróbálták megsemmisíteni a PQ–12 jelzésű, Rejkjavikból elindult szövetséges hajókaravánt. Az angolok tudomást szereztek a német torpedórombolók és a „Tirpitz" sorhajó kifutásáról. Megváltoztatták a hajókaraván útvonalát. A viharos időjárási viszonyok között és a sűrű ködben az ellenséges torpedórombolóknak nem sikerült felfedezniük a PQ–12-t.

Ámde március 7-én a torpedórombolók találkoztak az „Izsora" nevű szovjet gőzössel, amely Murmanszkból nyugat felé tartott és elmaradt konvojától. A hajó fával volt megrakva. Három ellenséges hajó 30 percen át hidegvérűen, közvetlen irányzással lőtte a fegyvertelen teherhajót. Végül a torpedóromboló-haramiák egyike elhaladt a gőzös mellett, oldalánál felrobbantott egy mélyvízi bombát és elsüllyesztette a védtelen hajót.

1942. március végére a Norvégia északi partján levő hadikikötőkben és légitámaszpontokon az ellenség nagy hajórajt gyűjtött össze; a „Tirpitz" sorhajót, a „Lützow", „Scheer" és „Hipper" nehézcirkálókat, több mint egy tucatnyi torpedórombolót és számos repülőgépet. Az ellenség hajói a szövetséges konvojok ellen főként a Medvezsij-szigethez és a Kolai-öbölhöz vezető úton tevékenykedtek.

A PQ–13 konvoj 19 teherhajóval és hadihajó kísérettel indult el Izlandból. Március 28-án az ellenség bombázógépei és torpedó-

rombolói Medvezsij-sziget közelében megtámadták, elsüllyesztettek négy teherhajót és egy aknakereső hadihajót. A tengeralattjárók még egy teherhajót elsüllyesztettek. Egy angol cirkáló és torpedóromboló súlyosan megrongálódott. Az ellenség egy torpedórombolót és egy tengeralattjárót vesztett.

A többi teherhajó megsemmisülését csak a szövetséges és a szovjet hadihajók aktív tevékenységével sikerült elhárítani.

Áprilisban és májusban a PQ–14 és a PQ–15 hajókaraván teherhajói viszonylag szerencsésen megúszták. A hajókíséret veszteségei azonban jelentősek voltak.

A PQ–15-ben hajózott a szovjet „Kraszin" jégtörő és a kanadai „Montcalm"-jégtörő gőzös. A „Kraszin" derekasan küzdött a légi ellenséggel és nem szenvedett sérülést.

Az Angliából indult PQ–14 hajókaraván hajói között volt a „Szretyenszk" gőzös.

Április 12-én, amikor a „Szretyenszk" a Jan Mayen sziget veszedelmes környékén haladt a jég között, a hajón fütyülő hangokat hallottak, vészjelzést, amelyet valamelyik teherhajó adott le. Több külföldi hajó haladt el mellette, szigorúan betartva a háborús idők utasításait. A. A. Morozov, a „Szretyenszk" kapitánya a hajó felé fordult, amelyről kiderült, hogy a szovjet „Szuhoha" gőzös. Morozov saját biztonságát kockáztatva a sérült hajót vontatókötélre vette, kivontatta a jégtáblák közül a szabad vízre, ahol leállt és megvárta, amíg a „Szuhohá"-n betömik a léket. Utána elvontatta a 223 mérföldnyire levő legközelebbi kikötőbe, Észak-Izlandba.

Az angol katonai parancsnokság köszönetet mondott a „Szretyenszk"-nek a hadianyagot szállító hajó megmentéséért. Egyúttal kijelentette, hogy ilyen esetekben a legénységet fel kell venni, magát a hajót pedig el kell süllyeszteni, mivel Jan Mayen körzetében ellenséges tengeralattjárók és repülőgépek tevékenykednek. A szovjet tengerészek azonban a veszélyt vállalva mindig megadták a tőlük telhető legnagyobb segítséget a bajba jutottaknak.

A nyári időszak beköszöntével rosszabbodtak a hajózás feltételei, mivel az ellenség repülőgépeinek nagyobb lehetőségük volt a támadásra.

A PQ–16 konvoj 35 teherhajóval Rejkjavikból indult és május 25. óta szakadatlanul támadta az ellenség. Május 27-én 108 bombá-

zógép és torpedórombolók támadták meg, amelyek elsüllyesztettek négy teherhajót és egy légvédelmi hajót. A konvoj kísérőhajói között volt a lengyel „Gorland" torpedóromboló, amely súlyos harcot vívott az ellenség repülőgépeivel és tengeralattjáróival. A lengyel tengerészek nagyszerűen verekedtek.

A szovjet „Sztarij bolsevik" motoroshajó is a karaván hajói között volt, és egyszerre kilenc bombázó intézett ellene támadást. Ivan Ivanovics Afanaszjev, a kapitány, egy robbanás lökéshullámától megsérült. A hajó előrészén tűz keletkezett. A hajó gyomrában detonátorok és lőszer, a fedélzetén tüzérségi lőszerrakaszok. Petrovszkij, politikai helyettes berohant a tűzbe és elkezdte az égő ládák kihordását. Akazenk matróz más tengerészekkel együtt segített neki.

Dmitrij Nyikolajevics Csuhcsin, az arhangelszki tengerésziskola végzett növendéke, a kapitány katonai helyettese, még az ellenséggel való harci összeütközés előtt megtanította a tengerészeket és a motorkezelőket, hogyan kell lőni ágyúval és géppuskával.

A motoroshajón az emberek a tűzzel küzdöttek. A hajót megközelítette egy angol torpedóromboló, és felajánlotta, hogy fedélzetére veszi a legénységet és elsüllyeszti a megrongálódott hajót. A kapitány nem fogadta el az ajánlatot:

– Nem akarjuk eltemetni hajónkat.

Csak a súlyos sebesülteket vitték át a torpedóromboló fedélzetére.

A hajókaraván tovább ment, és a gépeit leállító égő „Sztarij bolsevik" nemsokára egyedül maradt a hideg tengeren. A legénység harcolt a hajó életéért.

A sötétség beálltával a hajó folytatta útját. Néhány óra múlva a sérült hajó újabb harcba keveredett a német repülőgépekkel, és győztesen került ki belőle.

Másnap megrongált hajótesttel, kémény nélkül utolérte a karaván t és elfoglalta helyét. A teherhajók és a kísérőhajók üdvözölték a motoroshajó hős legénységét.

1942. június 28-án a „Sztarij bolsevik" motoroshajót Lenin-renddel tüntették ki. I. A. Afanaszjev kapitány, K. M. Petrovszkij első tiszt és B. I. Akazenk matróz megkapta a Szovjetunió Hőse címet.

Június 27-én este Izlandból elindult a PQ–17 konvoj. Utána körülbelül egy hónap múlva kellett indulnia a PQ–18-nak és annak

állományában az én hajómnak is. Számolni kezdtem az Arhangelszkba való elutazásig és a „Sztálingrád"-dal való találkozásig hátralevő napokat.

Ámde egyelőre még Moszkvában vagyok. Júliusban egy meleg napon a házam előtt találkoztam Pjotr Petrovics Sirsovval, aki nemrég lett a tengeri flotta népbiztosa. Bementünk hozzánk.

A beszélgetés – mint majdnem mindig azokban az években – a katonai helyzettel kezdődött. Igen, Moszkva alatt szétzúztuk az ellenséget, de most egy újabb áttörés . . .

Az ellenség Szevasztopolban van, elkeseredett harcok folynak Voronyezs alatt.

Elhallgattunk, szívünk összeszorult az aggodalomtól.

Igen, az ellenség csizmái a haza földjét tapossák. Katonáink mindhalálig kitartanak, a végsőkig verekednek. Az üzemekben a munkások és a mérnökök éhezve és szinte alvás nélkül félelmetes harckocsikat és repülőgépeket építenek. A repülőgép azonban nem elég, hiány van harckocsikból. A fasiszták vasökle áttöri védelmünket. Még csak egy rövid ideig kell kitartani, amíg erőre kapnak keletre áttelepített védelmi üzemeink.

– Te hol vagy most, Konsztantyin Szergejevics? – törte meg a csendet Sirsov.

– Papanyinnál. Várom a hajómat.

– Emlékszel, amikor még a „Kraszin"-on hajóztunk?

Hát el lehet felejteni azt a jégtörőt? 1935-ben a Csukcs-tengeren hajóztunk vele, utat törtünk a gőzösöknek. A Vrangel- és a Gerald-sziget felé tartottunk.

A „Kraszin"-nak sikerült északról megkerülnie a Vrangel-szigetet és a Gerald-sziget délkörén elérni a 73° 30' szélességet, miközben tudományos munkát végzett – ez a szélesség azokhoz a helyekhez képest igen magas. A csukcs-tengeri hajózás történetében a Vrangel-szigetet most sikerült másodízben teljesen megkerülni.

Pjotr Petrovics az expedíció hidrobiológusa volt. Én – harmadik tiszt.

Egyszer Sirsov az én hibámból majdnem elvesztette laboratóriumát. A dolog a következőképpen történt. Vrangel-sziget felé tartottunk. Az idő derült, napos. Ügyeletben voltam, délelőtt 11 óra. Egyszer csak egy kis jéghegyet vettem észre a hajó irányában, és

nyilvánvalóan kíváncsiságból, szét akartam vágni. Megparancsoltam a kormányosnak, hogy pontosan célozza meg a jéghegyet. Úgy látszott, mintha félig elolvadt volna. De amint később kiderült, csak a teteje látszott, amely a naptól összeesett, de a víz alatt egy akkora tömb maradt, amely legalább akkora volt, mint a mi jégtörőnk. Ismertem a jéghegyeknek ezt az álnokságát, de a mienk már elég kicsinek, törékenynek látszott.

A „Kraszin" teljes sebességgel nekiment a „jéghegyecske" víz alatti részének és orra felemelkedett. Az ütés erős volt, és a hajón minden szétrepült, ami rosszul feküdt. Az orr-kajütökben pihenő tudományos munkatársak kiestek ágyukból. A kapitány – Mihail Prokopjevics Belouszov – megjelent a parancsnoki hídon. Végignézett a teljesen tiszta tengeren és utána rám tekintett.

– Ez egy kis jéghegy, Mihail Prokopjevics.

– Sokáig kerested?! – ennyit mondott, és távozott. Nem szerette a letolásokat a parancsnoki hídon, „atyai intelmeinek" közlése végett inkább a kajütjébe hívatta a vétkeseket.

Az ügyelet lejárta után a laboratóriumban megpillantottam Sirsovot, aki szomorúan hajolt egy kupac üvegszilánk – lombikjainak és próbacsöveinek maradványai fölé.

– Én vagyok a hibás, Pjotr Petrovics, bocsásson meg.

– Természetesen kár, de... – és legyintett. – Akadnak tartalék edények.

Ezzel a nappal kezdődött barátságom Sirsovval.

A PQ–17 konvoj megsemmisüléséről az első hírek közvetlenül Arhangelszkba való elutazásom előtt jutottak el hozzám. A 35 teherhajóból álló karaván két csoport hadihajó biztosította. Az egyik, amely az anyaország flottaparancsnokának, Tovey (Tovy) tengernagynak a zászlója alatt hajózott, egy repülőgép-anyahajóból, két sorhajóból, két cirkálóból és hét torpedórombolóból állt.

A másik csoport parancsnoka Hamilton tengernagy volt, és négy cirkáló, továbbá három torpedóromboló tartozott hozzá. A közvetlen biztosítás Broom kapitány 19 különböző típusú hajójának a feladata volt.

Úgy látszott, hogy aggodalomra nincs ok. Ilyen flottával bármi-

lyen ellenséggel szemben meg lehet védelmezni a teherhajókat. Ámde hihetetlen esemény történt.

Július 4-én a legveszélyesebb helyen Tovy és Hamilton hajói parancsot kaptak, hogy forduljanak vissza, nyugat felé. Broom torpedórombolói követték őket. A védelem nélkül maradt teherhajók utasítást kaptak, hogy szóródjanak szét és induljanak el önállóan az orosz kikötőkbe.

Érthető, hogy az ellenségnek könnyű zsákmány kínálkozott. A teherhajók nagy része megsemmisült az ellenséges tengeralattjárók és repülőgépek támadásai következtében.

Miért hívta vissza az angol admiralitás a fedező hajókat? Ez rejtély volt. Azt beszélték, hogy az angol hajókat a „Tirpitz" veszélyeztette, és jobbnak látták, ha kitérnek a harc elől.

Ámde társaim többsége, akikkel abban az időben alkalmam volt beszélni, úgy vélte, hogy nem a tengerészek akartak visszavonulni. Az angol tengerészek bátorságát kevesen vonták kétségbe. Az is nyilvánvaló, hogy nem is katonai baklövés történt, hanem arról volt szó, hogy az admiralitás lordjai mindenképpen akadályozták a szovjet állam segítését, gyengíteni akarták, akár olyan bűncselekmény árán is, mint amilyen a PQ–17-nek az ellenség kezére játszása volt.

Július 8-tól kezdve a PQ–17 konvoj veszteségeiről való részletes beszámoló és a Voronyezs elfoglalásáról szóló kérkedő jelentés legalább 2–3 héten át a hitlerista propaganda fő témája volt.

El kell ismernünk, hogy a katonai veszteségeken kívül az angol admiralitás vezetőinek áruló magatartása kétségtelenül erkölcsi kárt is okozott szövetségeseinknek.

A PQ–17 megmaradt hajói megérkeztek Arhangelszkba. A „Donbassz" motoroshajó, a „Belingham" gőzös és a „Ratlin" mentőhajó július 9-én futott be a kikötőbe. A második csoport – két teherhajó, két légvédelmi hajó, hat aknaszedő hajó és három korvett – július 11-én érkezett meg.

Július második felében végre megkaptam a parancsot, hogy utazzam Arhangelszkba. Kétnapi utazás után vonatunk elérte az Északi-Dvina partját.

A háború alatt Arhangelszk pályaudvara a folyó bal partján volt, és a városba nem volt valami könnyű eljutni. Nyáron ócska folyami

gőzösök szállították az utasokat, télen pedig a jégen gyalog mentek az emberek, vagy gépkocsira, autóbuszra ültek. Gyakran lehetett látni szánokat és lovakat is. A téli utat leszúrt zöld fenyőágak jelezték.

Különösen nehéz volt ősszel és tavasszal, amikor rosszak voltak az útviszonyok. Ősszel, amikor a folyó kezdett befagyni és a tavaszi jégzajlás idején a pályaudvarról a városba és vissza csak jégtörőkön lehetett közlekedni. Azok az olvasóim, akik ma vonaton egyenesen a városba mennek és semmilyen gondjuk sincs – szerencsés emberek: a hatvanas évek közepén az arhangelszkiak hidat kaptak, amelyről évszázadokon át álmodtak.

Az, amit Arhangelszkba érkezésem után legelőször megláttam – a bakaricai és a balparti kikötőhelyen álló gőzösök. A kikötőhelyek tele voltak nagy ládákkal, harckocsikkal és mindenféle egyéb rakománnyal. Mindenütt lázas munka folyt.

Az északi hajózás egyike lett a legnagyobbaknak. Más hajóstársaságoktól is kapott több hajót. 1942 derekán északon 90 teherhajó dolgozott.

Az északiak elsőként fordultak felhívással az ország tengerészeihez, hogy szervezzék meg a szocialista munkaversenyt.

A verseny győztesének azt a legénységet tekintették, amely teljesítette és túlteljesítette a szállítási tervet, gondoskodott a gépezetek és az egész hajó kitűnő állapotáról és baleset nélkül hajózott. A fegyelemsértések elkerülése és a hajó szolgálati szabályzatának szigorú megtartása – ezek voltak a győztesek mutatói.

Papanyin előttem érkezett. A területi pártbizottság épületében levő dolgozószobájába hívatott:

– Konsztantyin Szergejevics, ki akarlak nevezni törzsfőnökömmé.

Ez teljesen váratlan volt számomra.

– Nem hosszú időre, csak addig, amíg a „Sztálingrád" megérkezik – sietett hozzátenni Ivan Dmitrijevics. – Most magad láthatod, hogy mennyi itt a dolog.

– Nevezzen ki, Ivan Dmitrijevics. Amíg nincs hajóm, minden erőmmel segíteni fogok.

Az északi-tengeri út főigazgatóságának vezetője megalakította a sarki tengeri műveletek törzsét, a sarkvidéki szállítások irányítására.

A parancs még aznap megjelent, és a „Papanyin-törzs" főnöke lettem – így nevezték Arhangelszkban ezt az intézményt. Éjjel-nappal állandóan dolgoztunk. Figyelemmel kísértük a hajók mozgását a sarkvidéki jégtáblák között. Nálunk összpontosultak a sarki időjárásjelentések és a repülők jégfelderítésének adatai. Szinoptikus térképeket szerkesztettünk és ellenőriztük a jégprognózisokat. Mellesleg, az északi-tengeri út jeges keleti részének előrejelzései semmi jót sem ígértek. Nyugaton minden arra utalt, hogy könnyebb lesz a hajózás.

Több hajónk indulásra készült a sarkvidékre: ha jól emlékszem, a „Mosszovjet", a „Mironics", az „Elna–II", a „Scsorsz", a „Csernisevszkij", a „Dvina", az „Arkosz", a „Komszomolec Arktyiki", az „Azerbajdzsan" és a „Donbassz" gőzösök. Mindegyik hajót el kellett látni fűtőanyaggal, élelmiszerrel, ki kellett egészíteni a legénységet. Természetesen a munka zömét a hajóstársaságok végezték, amelyekhez a hajók tartoztak. A sietségben azonban sok mindenről megfeledkeztek. Gyakran arról a körülményről is, hogy a hajóknak a sarkvidék jégtáblái között kell közlekedniük, és a jégtáblák a háború alatt nem lettek puhábbak.

A „Kraszin" jégtörő is elindult a sarkvidékre. Miután Murmanszkban újrafegyverezték, 25 ágyú és géppuska volt rajta. A legénységbe haditengerészeket is beosztottak. A „Kraszin"-nal együtt a „Montcalm" is a sarkvidékre készült – ezt a hajót Kanada átadta a szovjet államnak.

A háború szigorú kifutási időket diktált. A Fehér-tengerről a Kara-tengerre a Fehér-tengeri Flottilla hajói kísérték és fedezték a hajókat.

Munkával, gondok közt telt az idő. Akárcsak a múlt nyáron, Arhangelszkban az időjárás napos és meleg volt. A város faépületeinek a külseje sem változott, de más volt a szellem: Arhangelszk az arcvonal elválaszthatatlan része, fő frontkikötő lett.

„Nyakunkba kötött kő"

A PQ–17 konvoj hajóinak katasztrófája – sok száz tengerész katasztrófája. Tipikus volt a „Hutlebury" teherhajó legénységének sorsa – ezt a hajót Novaja Zemlja partjainál süllyesztette el egy fasiszta tengeralattjáró. David Irving angol író könyvében részleteket közöl a legénység életben maradt tagjainak elbeszéléseiből és naplóiból. Én most Needham Fortnak, a hajó egyik tisztjének naplójából közlök részleteket.

„1942. július 7-én megtorpedóztak bennünket. Szörnyű robaj. Minden fekete lett. A parancsnoki hídra vízoszlop zúdult, mindenfelé roncsdarabok repültek. Felrobbant a második torpedó. A rádióállomás üzemképtelenné vált.

Az első torpedó robbanásától a lakófedélzet válaszfalán óriási rés keletkezett. Az ott-tartózkodó tengerészek a kijárathoz rohantak, de a sötétben egymás után beleestek a robbanástól keletkezett hasadékba. A második torpedó robbanása után a hajó fedélzetén és azon az állványon, amelyen az »Oerlikonok«[1] álltak, hatalmas hullám söpört végig és lesodort a fedélzetről öt tüzért. Az állvány elmozdult helyéről, és Stephenson kapitányt, aki az első robbanás után elhagyta helyét, a parancsnoki híd szemközti szárnyához nyomta.

A hajó erősen jobbra dőlt. Mindkét gép leállt, a fedélzetet burkoló acéllemezek erősen deformálódtak és megvetemedtek, a kazánokból minden más hangot elnyomva fülsiketítő sipolással tört elő a gőz. Stephenson kapitány még ki sem adta a parancsot a hajó elhagyására, amikor a matrózok már a mentőcsónakokhoz rohantak. A jobb fedélzet mentőcsónakjait megsemmisítette a robbanás, és a tengerészek a baloldali mentőcsónakhoz tolongtak.

A »Hutlebury« jobb oldalára dőlve gyorsan süllyedt. Az árboctartóról leeresztett mentőtutajra tizenhárom ember kapaszkodott fel, holott az előírás szerint hét-nyolc volt a megengedett terhelés. A tutaj a túlterhelés miatt lesüllyedt, és a rajta levők közül sokan mellig merültek a vízbe.

Gordon első tiszt mentőtutaja megközelítette az elárasztott men-

[1] Oerlikon – svájci cég, amely a villanymozdonyoktól a légvédelmi rakétáig mindent gyárt. Valószínűleg gépágyúkról lehet szó. – *A ford.*

tőcsónakot és megállt mellette. A hajó fedélzetéről a tatkötélen nyolc ember ereszkedett le a mentőcsónakba és átszállt a tutajra.

A hajó fedélzetén még húsz ember maradt, de számukra már nem volt mentőalkalmatosság.

– Az egyetlen remény – mesélte Needham Fort harmadik tiszt – a bal fedélzet elöntött mentőcsónakja volt, amelyet a tatkötél kötött össze a hajóval. Néhány ember volt benne, a többiek kiabálva és sírva próbálták fenntartani magukat körülötte a víz felszínén. Lecsúsztam a kötélen és bemásztam a mentőcsónakba. A benne levők mind mellig álltak a vízben.

Tíz perc múlva a tengeralattjáró még egy torpedót kilőtt. A roppant víz- és fekete füstoszlop több mint száz méterre emelkedett a magasba, a kémény és a felépítmény részei messze elrepültek a hajótesttől és a vízbe estek. A hajó gerince eltört.

A harmadik torpedó a hajó jobb oldalát eltalálta, velünk szemben és a hajó azonnal balra kezdett dőlni, egyenesen a mi mentőcsónakunkra. Mindnyájan azt gondoltuk, hogy rögtön agyonnyom bennünket. Dickson matróz, akinek rendes körülmények között alig lehetett a hangját hallani, most óbégatni kezdett, hogy mindnyájunknak vége.

Az a körülbelül húsz ember, akinek sikerült bemásznia az elárasztott mentőcsónakba, kétségbeesetten merni kezdte belőle a vizet, de minden újabb hullám átcsapott a mellvéd felett és a csónakot újra elárasztotta vízzel.

A hajó a harmadik torpedó robbanása után nemsokára szétvált három darabra és megkezdte szomorú útját a tengerfenékre.

Amikor a hajó tatja süllyedt, a hajó orra a magasba emelkedett és a mentőcsónakban meg a tutajokon levő emberek azt látták, hogy a síkos, tat felé lejtő fedélzeten egy ember vergődik, kétségbeesetten kapaszkodva abba, ami éppen a keze ügyébe esik. A hajó orra egyre magasabbra emelkedett, amíg a mozdulatlan hajócsavarok tíz-húsz méterre ki nem emelkedtek a vízből. Az ember átmászott a hajókorláton és alig bírva megtartani egyensúlyát, megpróbált átvergődni a másik oldalra. Amikor a hajó széléhez ért, a magasból a vízbe ugrott. Az illető Stephenson volt, a »Hutlebury« kapitánya. A harmadik tiszt mentőcsónakja mellett »ért vizet«, és be is emelték a csónakba. Ámde a süllyedő hajó fedélzetén volt még egy em-

ber, Harold Spence, a második tiszt. Az emberek a csónakokból és tutajokról látták, amint leteszi a mentőmellényt és a sapkát: elhatározta, hogy megadja magát a sorsnak. Amikor a parancsnoki híd is zúgva elmerült a hullámokban, a tengerészek látták, hogy a második tiszt integet nekik."

A megmenekültek sorsa is tragikus volt. Irving könyvében olvashatjuk Fort harmadik tiszt feljegyzéseit:

„A fiúk egymás után haltak meg: Hitchinson fűtő, utána a büfés, majd Clark első osztályú matróz, a rádiós, Shibbit törzsőrmester, egy 16 éves küldönc, továbbá Dickson és Hansen, első osztályú matrózok. Ezek az emberek már a katasztrófa utáni első két órában elpusztultak.

Tetemüket a tengerbe dobtuk, hogy könnyítsünk a mentőcsónakon. Nem sokkal később meghalt a főgépész, utána a szakács és még egy fűtő. Éjfélre meghalt a büfé vezetője és első segédje, még egy szakács, egy tüzér és Jissen, másodosztályú matróz. Micsoda szörnyű tragédia volt! És mindössze három mérföldnyire a parttól! Mind ugyanúgy haltak meg: először elálmosodtak, fokozatosan elvesztették öntudatukat, szemük megüvegesedett és elkövetkezett a vég. Hála istennek, fájdalommentes haláluk volt.

Én is éreztem, hogy már-már minden mindegy számomra. Mellig vízben állva egy óra hosszat próbáltam dolgozni az evezővel, de lassan világos lett számomra, hogy rám is ugyanilyen vég vár. A hideg víznek bódító hatása volt. Utolsó erőmet összeszedve csatlakoztam a csónak orrában levő néhány emberhez. Szorosan egymáshoz simultunk. A mentőcsónak erősen ingott, néha jeges zuhanyt kaptunk. Mindnyájan szörnyen átfáztunk, lábunk elfehéredett és nem hajlott. Minden szenvedés tetejében, még a tengeri betegségtől is gyötrődtem.

Éjfélre a tenger kissé lecsendesült. Addigra csak öten maradtunk a mentőcsónakban: Stephenson kapitány, én, May, első osztályú matróz, Storey fűtő és Spuller, a büfévezető segédje.

Ahogy a halottakat egymás után a tengerbe dobtuk, a mentőcsónak egyre könnyebb lett és pereme egyre magasabbra emelkedett a víz szintje fölé, és amikor az életben maradottak kimerték a vizet belőle, többé nem ment bele víz . . ."

A „Hutlebury" legénységének és katonai osztagának 56 tagja közül csak 20-an érték el partunkat.

Július 7-én megérkezett Arhangelszkba a „Dianella" őrnaszád, a PQ–17 konvojból. Parancsnokát, Rankin hadnagyot azonnal hivatták Mond sorhajókapitányhoz, az ottani angol haditengerészeti misszió vezetőjéhez.

A szétvert konvoj tengerészeinek sürgős segítségre volt szükségük. Az elsüllyedt hajók legénységének sok száz tagja szenvedett mentőcsónakokban és tutajokon valahol a tengeren. Néhány épen maradt teherhajó elrejtőzött Novaja Zemlja mellett vagy a jégmező peremén és hallgatott, félt rádión jelentkezni.

Mond kapitánynak az volt az álláspontja, hogy a „Dianella" újból fusson ki a tengerre.

A napokig tartó nehéz mentési munkálatokban sok szovjet hajó és repülőgép vett részt.

G. K. Zsukov marsall visszaemlékezéseiben ezt írta:

„A szovjet emberek megadják a tiszteletet az amerikai és angol népnek, katonáinak, tengerészeinek, tisztjeinek, akik mindent megtettek annak érdekében, hogy közelebb hozzák a fasiszta Németország feletti győzelem óráját. Őszintén tiszteljük az elesett angol és amerikai tengerészek emlékét, akik a rendkívül bonyolult helyzet ellenére, a minden mérföldön rájuk váró halálos veszedelem közepette szállították részünkre a lend-lease egyezményben biztosított anyagokat. Nagyra értékeljük az európai országok ellenállóinak önfeláldozó harcát."[1]

Arhangelszkban az emberek éjjel-nappal dolgoztak. Bakarica kikötőben, Ekonomijában és Szeverodvinszkben mintegy 9000 ember gyorsan kirakta a PQ–17 konvoj megmaradt rakományait. A daruk a hajók gyomrából harckocsikat, repülőgépeket tartalmazó konténereket és ágyúkat emeltek ki és a vasúti rakodóra tették. Minden azonnal indult az arcvonalra.

A teherhajók fedélzetén akadtak rozsdás harckocsik sérült ládában. A hitleristák támadásának visszaverése során a tengerészek feltörték a csomagolást és a harckocsik ágyúiból lőtték az ellenséges

[1] *G. K. Zsukov:* Emlékek, gondolatok. II. köt. Zrínyi Katonai Kiadó–Kossuth Könyvkiadó 1976. 410–411. old.

tengeralattjárókat és torpedórombolókat – így akartak segíteni tüzéreiknek.

Július végén a PQ–17 konvojból megmaradt utolsó hajók is megérkeztek Arhangelszkba. Magukkal hozták azokat is, akiket az elsüllyesztett hajók legénységéből sikerült megmenteni.

A kikötőhelyekre beálló tengerészekre rossz volt ránézni. Soványak, kimerültek voltak, sokukon kötések. Néhányukat hordágyon vitték: lefagyott lábukat amputálták.

– Milyen az élet Arhangelszkban? Nyugodt, nem bombázzák? – kérdezték aggódva a szovjet földre lépő matrózok.

A városban mintegy 1200 külföldi tengerész gyűlt össze. A sebesültek és a betegek részére a város tartalék kórházat bocsátott rendelkezésre, amelyet a „Szeverolesz" épületében rendeztek be. Ez azonban kevésnek bizonyult, s ezért a 4. sz. iskolát átalakították kórházzá. A tengerészek különleges élelmiszer-ellátásban részesültek. A városiak az utolsó falat kenyerüket is megosztották a bajba jutottakkal.

Alkalmam volt beszélgetni angol és amerikai kapitányokkal és matrózokkal. Nem a konvoj veszteségei háborították fel őket, ami a háborúban elkerülhetetlen. Arra a kínzó kérdésre keresték a választ, hogy „Miért hagytak magunkra a hadihajók?"

A tengerészek az Arhangelszkban működő angol missziótól próbáltak magyarázatot kapni. Ott azonban láthatólag nem nagyon voltak hajlandók ennek az eseménynek a megtárgyalására.

Az angol kapitányok óvatosan nyilatkoztak. Az amerikaiak alaposan leszidták a londoni tengernagyokat.

– Kést szúrtak a hátunkba, csak ezt mondhatom.

– Árulás.

– Ültették volna a mi helyünkre az admiralitásnak ezeket a lordjait. Ők hányódtak volna tutajokon a Barents-tengeren!

Az egyszerű tengerészek még nyíltabbak voltak. Winston Churchill miniszterelnöknek is megadták azt, ami járt neki. Ma már tudjuk, hogy neki is része volt ebben a szégyenletes dologban.

Könnyen elképzelhettük a tengerészek szenvedéseit, akik rozoga tutajokon és mentőcsónakokban kerestek menekülést. A Barents-tenger zord. Különösen nehéz helyzetben voltak a gépészek és a

fűtők. Azok, akik a meleg kazánoknál teljesítettek szolgálatot, trikóban és ujjatlan mellényben ugrottak a mentőcsónakba.

Éhség, hideg, kínzó szomjúság. Lefagyott kezek és lábak. A lehűlés következtében beállt halál. Voltak, akik nem bírták ki a soknapos megpróbáltatásokat és meghibbantak. Emlékszem, amikor egy amerikai hajó közeledett, egyik tengerész már nem bírta tovább, a fedélzetről beleugrott a vízbe és a kikötőhöz úszott. Igyekezett minél hamarabb szilárd földre kerülni. Ilyen szörnyű volt az idegek túlfeszültsége.

Harmincöt zsúfolásig megrakott hajó, amelyek gyomra tele hadianyagokkal, fedélzetük meghajolt a nehéz harckocsiktól, lövegektől és ládákba csomagolt bombázó repülőgépektől – micsoda felmérhetetlen értékű rakomány volt ez a mi számunkra, és micsoda zsákmány a fasiszták számára!

Egy angol történész a következő számadatokat közli:

Harckocsik: Arhangelszkba megérkezett 164; elveszett 430.

Repülőgépek: megmaradt 87, elveszett 210.

Gépkocsik és vontatók: megérkezett 897, elsüllyedt 3350.

Egyéb rakomány: megérkezett 57 000 tonna, elveszett több mint 99 000 tonna . . .[1]

Ha az Egyesült Államokból és Angliából tengeri úton a Szovjetunióba szállított haditechnika és egyéb hadászati jelentőségű rakományok mennyiségét összehasonlítjuk annak a haditechnikának a roppant áradatával, amely a háború alatt a hazai üzemekben készült, akkor a lend-lease szállítmányok részaránya nagyon-nagyon szerény.

De a szövetségeseknek ez a még viszonylag nem nagy segítsége is szálka volt a fasiszta állam szemében. 1942-ben rendkívüli módon kiéleződött a harc a Szovjetuniót a külvilággal összekötő északi, legrövidebb úton való hajózás biztonságáért.

Pound tengernagy ezt írta King amerikai tengernagynak: „A sarkvidéki konvojok olyanok lesznek számunkra, mint a nyakunkra kötött kő . . .”

Itt helyénvaló lesz, ha idézzük I. V. Sztálinnak a PQ–17 konvoj-

[1] Lásd *S. Roskill:* A flotta és a háború. 2. köt. Moszkva, Katonai Kiadó 1970.

jal kapcsolatban Churchillhez intézett üzenetét, amely határozottan és világosan kifejti, hogyan ítéljük meg az eseményt:

„Július 18-i üzenetét megkaptam.

Az üzenetből kitűnik, hogy először, Nagy-Britannia Kormánya nem hajlandó folytatni a Szovjetuniónak hadianyagokkal való ellátását az északi útvonalon, másodszor, Nagy-Britannia Kormánya a második front 1942-ben való megszervezésével kapcsolatos halaszthatatlan rendszabályok elfogadásáról szóló ismét összeegyeztetett angol–szovjet kommüniké ellenére, ezt az ügyet 1943-ra halasztja.

Haditengerészeti szakembereink az angol tengerészeti szakembereknek azokat az érveit, melyek szerint be kell szüntetni a hadianyagok szállítását a Szovjetunió északi kikötőibe – tarthatatlanoknak tekintik. Bizonyosak benne, hogy amennyiben megvan a jóakarat és a készség a vállalt kötelezettségek teljesítésére, a rendszeres szállítás a németekre nézve súlyos veszteségekkel lehetséges. Az angol Tengernagyi Hivatalnak azt a parancsát, hogy a 17-es konvoj kísérőhajói hagyják ott a szállítóhajókat és térjenek vissza Angliába, a szállítóhajók pedig szóródjanak szét, s külön-külön kíséret nélkül igyekezzenek eljutni a szovjet kikötőkbe, szakembereink érthetetlennek és megmagyarázhatatlannak tartják. Én természetesen nem arra gondolok, hogy a rendszeres szállítás az északi szovjet kikötőkbe lehetséges kockázat és veszteség nélkül. De háborúban kockázat és veszteség nélkül egyetlen nagy dolgot sem lehet megvalósítani. Ön természetesen tudja, hogy a Szovjetunió hasonlíthatatlanul komolyabb veszteségeket szenved el. Mindenesetre, semmiképpen sem feltételezhettem, hogy Nagy-Britannia Kormánya éppen most mondja fel nekünk a hadianyagok szállítását, amikor a Szovjetuniónak erre a szovjet–német fronton fennálló komoly helyzet folytán különösen szüksége van. Világos, hogy a perzsa kikötőkön keresztül történő szállítás semmiképpen sem pótolja azt a veszteséget, amely az északi úton való szállítás felmondása esetén áll majd elő.

Ami a második kérdést, nevezetesen a második európai front megszervezésének kérdését illeti, félek, hogy ez a kérdés kezd komolytalan jelleget ölteni. A szovjet–német fronton kialakult helyzetből kiindulva a leghatározottabban ki kell jelentenem, hogy a

Szovjet Kormány nem nyugodhat bele az európai második front megszervezésének 1943-ra halasztásába.

Remélem, nem veszi zokon, hogy szükségesnek tartottam nyíltan és becsületesen megmondani a véleményemet és kollégáim véleményét az Ön üzenetében érintett kérdésekkel kapcsolatban.

I. SZTÁLIN"[1]

A város felett sohasem volt sötétség. A nap éjjel is bőven ontotta sugarait a szép Dvinára és a régi városra. A kikötőben kerek 24 órán át zakatoltak a daruk, kiabáltak a rakodómunkások és tülköltek a gépkocsik.

Amint a hajók gyomra megszabadult a hadfelszereléstől, azonnal fával vagy érccel megrakták. Mi ezzel segítettük szövetségeseinket.

A nehéz hajóút után életben maradt külföldi tengerészek az utcákon kószáltak, és kissé szokatlan külsőt kölcsönöztek a városnak. Voltak itt angolok, franciák, amerikaiak, lengyelek, négerek, arabok és jugoszlávok. A legkülönbözőbb ruhákat viselték; akadtak olyanok is, akiken csak alsóruha volt, ha a számukra megrendelt ruha későn érkezett. Zömmel lábadozók voltak, akik önkényesen távoztak a kórházból.

A PQ–16 konvojhoz tartozó „Gorland" lengyel torpedóromboló dicső tengerészeivel is találkoztam. Egyeseknek meggyógyultak a harcokban kapott sebei, és kimentek az utcára, hogy sütkérezzenek az északi nap sugaraiban. Lesz-e a háború után szabad Lengyelország vagy sem; abban az időben leginkább ez nyugtalanította őket.

A Pavlin Vinogradov sugárúton, a múzeum épületénél egy régi angol harckocsi állt. 1919 januárjában a szovjet csapatok ellen tevékenykedett és kilőtték. Az intervenció kudarca után a harckocsit kijavították és a helyőrség kiképzési célokra használta. 1940-ben K. Vorosilov népbiztos a városi múzeumnak ajándékozta.

1942-ben a harckocsit bedeszkázták. Emlékszem, az angol tengerészek a hasadékokon keresztül érdeklődve szemlélték.

A legforgalmasabb helyen, a Pomorszkaja utca és a Pavlin Vinogradov sugárút kereszteződésénél mindig nagy volt a tömeg. Itt van a szálloda, az élelmiszer- és iparcikk-áruházak és a gyógyszertár.

[1] Sztálin üzenetváltása az Egyesült Államok és Nagy-Britannia kormányfőivel. 1. köt. Kossuth Könyvkiadó 1958. 67–68. old.

A közelben egy könyvkereskedés. Kissé közelebb a Dvina partjához a nevezetes arhangelszki Interklub, az egyik legrégibb a Szovjetunióban.

Ebben a klubban váratlanul találkoztam D. G. Trofimovval, a Szovjetunió Hősével, aki együtt volt velem a „Szedov"-on. Dmitrij Grigorjevics rosszul nézett ki, nagyon lesoványodott, szakadt kék ruhát és angol tengerészsapkát viselt.

– Kétszer süllyedtem el – mondta Trofimov –, csak tegnap hoztak ide bennünket. Még most sem tudok felocsúdni. Menjünk, Szergejics, üljünk le valahol.

Elmentünk a szállodába, és a kávéházban leültünk egy szabad asztalhoz.

Azt láttam, hogy Dmitrij Grigorjevics sok mindenen mehetett keresztül. És még nem tudta, hogy nemrég Leningrádban, amikor az ellenség lőtte a várost, meghalt a felesége. Nem szántam rá magamat, hogy megmondjam neki . . .

– Alaposan kifáradtál – kezdtem óvatosan a beszélgetést.

– Hogy kifáradtam? Ez nem kifejezés. Nem tudom elhinni, hogy élek és szülővárosom utcáin járok. Hol szeretnék mindenkit megölelni, aki utamba akad, hol pedig lefeküdni egy meleg fahíd szélére és elszundítani, miközben az emberek beszélnek körülöttem. Már nem is emlékszem, hány éjszaka nem aludtam. A tengeren csak vártunk: vagy a torpedót a lábunk alatt, vagy a bombát a fejünkre, vagy a halált a jeges vízben. Te tudod, Szergejics, hogy nem vagyok gyáva. Le tudom küzdeni a félelmet, kényszeríteni tudom magamat. hogy dolgozzam, akár a gép, akár a géppuska mellett. De minden erőfeszítésnek van határa. Azt hiszem, hogy véletlenül maradtam életben, pedig el kellett volna pusztulnom, mint sok másnak. Tudod, hogy miért bírtam ki mindezt? A méreg miatt! Minél több bomba hullott az égből, annál jobban felmérgesedtem. Mennyire szerettem volna a pokolba küldeni legalább egy repülőgépüket!

– Meséld el, mi történt veled.

– Hajónk oldalát két torpedó eltalálta – és vége. A vízben találtam magam. Felkapaszkodtam, helyesebben, felhúztak egy tutajra. Ruhám megfagyott. Ha nincs az az angol aknakereső hajó, amely

szintén alaposan megkapta a magáét és fél óra múlva nem szed össze bennünket – meghalunk.

– Hol torpedóztak meg benneteket?

– Medvezsevónál, áprilisban. Az aknakereső hajón nagyon jól bántak velünk, akiket megmentettek. Őrségben voltunk a gépnél és a lövegeknél. Az izlandi kikötőben átvittek a „Liverpool" cirkálóra, amely elvitt bennünket a Scapa Flow-öbölbe, onnan pedig Londonba mentünk. Utasként felkerültünk a tizenhetes konvoj egyik hajójára. Július 6-án ott is szétbombáztak bennünket és újból mentőcsónakban találtuk magunkat. Hát így történt, Konsztantyin.

– Akarsz dolgozni a parton, Dmitrij Grigorjevics?

– Nem, felgyógyulok és megyek a tengerre.

Valóban, egy hónap múlva újra harcolt. Legközelebb már a Távol-Keleten találkoztam vele.

Beszélgetésünk után másnap Arhangelszkban megtudtuk, hogy a Malije Karmakuli öbölben egy ellenséges tengeralattjáró támadta meg sarkvidéki kutatóállomásunkat. Július 27-én a tengeralattjáró behatolt az öbölbe és ágyúval lőtte a telelők falujá t és a rádióállomást. Az öbölben két „Katalin" típusú hidroplánunk volt.

A tengeralattjáró támadásának híre eljutott az arhangelszkiakhoz és ott nyugtalanságot keltett. Ugyanis Karmakul körzetébe egy szokatlan expedíció indult, amely 13–17 éves úttörőkből és komszomolistákból állt. Célja Novaja Zemlja madártelepein északi búvártojás gyűjtése – amely íz és táperő szempontjából nem marad el a tyúktojás mögött –, továbbá madárhús beszerzése. Előreszaladva elmondom, hogy a tojásokat és a madárhúst Arhangelszkba szállították, és a párt- és szovjet szervezetek döntése alapján átadták a bölcsődéknek, óvodáknak és iskoláknak.

Önmagában az északi búvártojás gyűjtése bátorságot és leleményességet követel. A tengeri madarak tojásaikat rendszerint a magas part kiszögelléseire rakják, és ha az ember ezekről a 40–50 méteres sziklákról lenéz az alul háborgó tengerre, könnyen elszédülhet. A gyerekeknek pedig a majdnem meredek sziklafalakon kellett leereszkedniük, hogy tojást gyűjtsenek. Természetesen volt biztosítókötél. De azzal is veszélyes volt. A fiúk megemberelték magukat és fokozatosan elsajátították a veszélyes mesterséget.

Nyikolaj Vudrov, aki részt vett az expedícióban, később elmesélte, hogy még egy másik megpróbáltatás is várt rájuk:

– Brigádunk élvezte a fürdőt, gőzt fejlesztett, tengeri káposzta szárával verdestük egymást, és vörösre dörzsöltük egymás hátát. Az előtérben a másik brigád háborgott, amelynek utánunk kellett mosakodnia. Egy tucatnyi ököl verte az ajtót és tucatnyi hang kiabált. És egyszerre minden elcsendesült, majd az ablakokon kívül ugrándozni, táncolni kezdtek a gyerekek.

– Repülő! Repülő!

Ki akartunk rohanni az utcára, de a brigádvezető helyettese, a megfontolt Vologya Gyergacs figyelmeztetett bennünket:

– Ne nyissátok ki az ajtót, csak tréfálnak, ha kinyitjátok, betörnek és kidobnak a fürdőből.

Az ajtót azonban mégis kinyitottuk és egyenként kiszivárogtunk ruha nélkül az utcára. A domb mögül előbukkant egy repülőgép, amely motorjait kikapcsolva, vitorlázó repüléssel repült. Előtte hirtelen fény villant fel, géppuskasorozat hangja hallatszott, és a fürdő mellett álló irányjelző tábla felől repültek a forgácsok. A repülőgép bekapcsolt motorokkal, fülsiketítő dübörgéssel húzott el felettünk. Szárnyain fekete keresztek.

Mi meztelenül szanaszét szaladtunk. Az éles, hideg szél azonban hamarosan arra kényszerített bennünket, hogy visszafussunk a fürdőhöz.

Néhány nap múlva megláttuk a telelők telepét, amelyet az ellenséges tengeralattjáró ágyúzott és felgyújtott.

A közvetlen közelünkben folyt a háború. Egyszer észrevettük, hogy Puhovij-sziget környékén a tengert olajréteg borítja. Az északi búvárok leszálltak a tengerre és fehér mellük bepiszkolódott. Ebből arra következtettünk, hogy valahol elsüllyedt egy hajó. A víz kivetett a partra két lisztes zsákot. A liszt felül átnedvesedett, kéreg borította, belül azonban egy cseppet sem romlott meg. Utána egy hordó következett, amelyben éterrel kevert alkohol volt. Világos volt számunkra, hogy ezek szintén a hajótörés nyomai.

Szívünk tele volt aggodalommal, de büszkék voltunk rá, hogy a veszélyben elvégezzük munkánkat. Ezzel az érzéssel könnyebben elviseltünk minden nehézséget, amelyekből bőven akadt.

Ezzel azonban még nem ért véget számomra a fiatalok Novaja

Zemlja-i Odüsszeájával való ismerkedés. Egy év múlva, amikor az Egyesült Államokba hajóztam, kezembe került a *Life* című folyóirat 1943. novemberi száma, amely „Hajószerencsétlenség az orosz sarki vizeken" címmel egy cikket közölt. Ross Russel, a PQ–17 konvoj egyik résztvevője beszámolt az arhangelszki iskolás gyerekekkel való találkozásáról. A cikkből néhány részletet idézek:

„A helyettes csak egy kis élelmiszerkészlettel tudott ellátni bennünket. A helyzet elég szomorú volt. A többség fizikai állapota rossz. Egy-két mérföld alatt kimerültünk. A rossz víz, amelyet olvasztott hóból nyertünk, csak fokozta hiányérzetünket.

Egyszer csak ebben a számunkra nehéz időben egy nagy sátrat fedeztünk fel a messzeségben. A sátorba emberek mentek be és jöttek ki belőle. Aha, emberek, gondoltuk, a civilizáció jelei! A sátor lakói közül hárman odajöttek hozzánk. Távolból vadászoknak látszottak, de ahogy közelebb jöttek, rájöttünk, hogy gyerekek. Az idősebb tizenöt éves volt, és amint később megtudtuk, ő volt a három komisszár egyike. Elfogadtuk a meghívást, hogy menjünk hozzájuk, a sátorhoz.

Lassanként megtudtuk az egész történetüket. Mind arhangelszki fiatalok voltak, többségük – úttörő. Önként jelentkeztek arra, hogy északra utaznak, hogy ott vadkacsákra vadásszanak és kacsatojásokat gyűjtsenek a front számára.

Kétárbocos vitorláshajó szállította őket és kitette erre a szigetre, amely az Északi-sarktól 700 mérföldnyire van. Két hónap alatt összeszedték a tojásokat, besózták a szigonnyal elejtett récéket és pelyhüket összegyűjtötték. Utána a kétárbocos vitorláshajó visszatért a készletekért és visszaszállította őket a szárazföldre.

A gyermekek teljesen önállóak voltak. A fegyelem és a rend fenntartását három tizenöt éves komisszárra bízták, de erre nem sok szükség volt. A gyermekeknek nagy érzékük volt a szövetkezeti irányítás iránt, amit mi nehezen tudtunk elképzelni.

Naponta fel-alá mászkáltak a sziklákon, mint a majmok. Könnyű ladikjaikat védett helyekre tették a sziklák között a parton, amikor elindultak, hogy kiürítsék a nagyszámú fészket, ahová rengeteg kacsa rakott tojást. A gyermekek majd kicsattantak az egészségtől és tele voltak örömteli elevenséggel.

Amikor azt mondom, hogy ők mentették meg életünket, ezzel

nem túlzok, ez pontosan így volt. Kíváncsi kék szemükkel rögtön meglátták, hogy milyen nehéz helyzetben vagyunk.

A gyermekek azonnal nekiláttak, hogy enni adjanak szenvedő embereinknek. Sült kacsát, főtt tojást és lisztből meg tojásból készült süteményt hoztak. Még sózott hallal és fekete kenyérrel is elláttak bennünket saját készletükből. Ami még ennél is fontosabb, megtanítottak bennünket arra, hogyan szerezzük meg élelmünket ezen a zord szigeten. Nevetgélve és fecsegve magukkal vittek bennünket sétálni, megmutatták azokat a helyeket, ahol jó ivóvíz található, a legjobb helyeket, ahol tojást lehet gyűjteni, megtanítottak minket arra, hogyan lehet a jó tojást megkülönböztetni a rossztól és hogyan lehet hurokkal kacsát fogni."

Lám, hogy kitettek magukért a szovjet gyerekek a távoli északi szigeten! Nem két lapot, hanem egy egész könyvet kellene írnunk róluk az iskolások számára.

Július utolsó napjaiban találkoztam régi barátommal, Ilja Pavlovics Mazurukkal. Szólnom kell róla néhány szót. A Szahalin-félszigeten, Alekszandrovszkban ismerkedtem meg vele 1933 nyarán. Abban az időben első tiszt voltam egy távol-keleti gőzösön, ő pedig repülőgép-parancsnok. Irigykedve néztem a nagy Mausert, amellyel Ilja Pavlovics a városban sétált. A fából készült pisztolytokon egy ezüstlap, rajta a következő felirat: „Mazuruk I. P.-nek az ellenforradalom elleni sikeres harcért az OGPU [Obegyinyennoje Goszudarsztvennoje Polityicseszkoje Upravlényije] kollégiumától." Volt mit irigyelni! Ilja Pavlovics a húszas évek végén a baszmacsok elleni harcban veszélyes feladatokat hajtott végre. 1932-ben ő nyitotta meg a Magadánba vezető légi vonalat és a Habarovszk–Vlagyivosztok vonalat.

1937-ben Mazuruk részt vett az északi-sarki repülésben, a Szovjetunió Hőse lett. Amikor a háború kitört, az északi-tengeri út főigazgatósága sarki repülőinek főnöke volt.

Mazurukot már a háború legelején behívták katonának és kinevezték az Északi Flotta légiereje második repülőcsoportjának parancsnokává. Ilja Pavlovics bátor, tapasztalt pilóta. Részt vett a PQ–17 konvoj szerencsétlenül járt tengerészeinek keresésében, és sokukat megmentette a haláltól.

Feleleventettük az első találkozásokat és megtárgyaltuk a jelenlegi eseményeket. Ilja Pavlovics a közelmúltban egyik útján nehéz helyzetbe került és csoda, hogy életben maradt. „Kataliná"-ja a Malije Karmakuli öböllel szemben állt, nem messze az arhangelszki úttörők táborától.[1]

– A szerencsétlenül jártakat keresve 24 órát töltöttem a levegőben – mesélte Mazuruk. – Az öbölben voltunk, hogy üzemanyagot vegyünk fel és kipihenjük magunkat. Matvej Iljics Kozlov parancsnok, Koszuhin gépész és Perov másodgépész a repülőgépen maradt. Kozlov az ágyú mellett teljesített ügyeletet. A többiek – Zsukov navigációs tiszt, Cselisev rádiós és Szirokvasa másodpilóta – velem együtt a sarkvidéki kutatóállomás egyik házikójába szállásolták be magukat. Volt itt négy házikó és barakk, ahol a munkások laktak családjukkal.

Éppen lefeküdni készültünk, amikor ágyúlövés hallatszott. Felugrottam és az ablakon keresztül (világos éjszaka volt) egy felbukkanó tengeralattjárót pillantottam meg. Az ágyúk körül fasiszták sürögtek-forogtak. Egyikük, nyilvánvalóan egy tiszt, megmutatta a tüzéreknek, hova lőjjenek.

Az első találat a repülőgépet érte, amely rögtön kigyulladt. Perov gépész elégett a gépben. Kozlov a vízbe esett és kiúszott a partra. A tengeralattjáró második lövése a barakkot találta. Láttam, hogy felemelkedik a teteje, utána összedőlt és kigyulladt. Az emberek kiszaladtak a barakkból és elrejtőztek a hegy lábánál a sziklák között. Alig futottunk el házikónktól, amikor a harmadik lövés romba döntötte. A tengeralattjáró nemsokára távozott az öbölből.

Torpedók sortüzének visszhangja

Még csak néhány napja dolgoztam a törzsnél, amikor I. D. Papanyintól parancsot kaptam, hogy vegyek részt egy bizottságban, amelynek feladata az volt, hogy kivizsgálja, mi történt az „Azer-

[1] A másik „Katalina" a Fehér-tengeri Flottilla légierejéhez tartozott.

bajdzsan" tartályhajón, amely a PQ–17 konvoj kötelékében hajózott.

A tartályhajó Szeverodvinszk egyik kikötőhelyén állt. Az első, ami szemünkbe ötlött – a hajótest szörnyű sérülései. Nehéz volt elképzelni, hogy a hajó ilyen lyukakkal el tudott jutni a hazai partokig.

Vlagyimir Nyikolajevics Izotov, a tartályhajó kapitánya a bizottságot tágas kabinjában, zöld terítős asztalnál ülve fogadta.

– A konvojban kezdettől fogva nem volt rend. Amikor a repülőgépek megjelentek, minket nem figyelmeztettek – ezek voltak első szavai. – Én azt hittem, hogy angol repülőgépek, de kiderült, hogy ellenséges gépek, és mi erről akkor szereztünk tudomást, amikor a konvoj bal szárnyát megtámadták.

– Hol volt a konvoj ebben az időben?

A kapitány felemelte a hajónaplót az asztalról és lapozott benne.

– Július 3-án reggel a Medvezsij-szigettől 120 mérföldnyire nyugatra tartózkodtunk. Az útvonal a szigettől északra húzódott. Július 4-re virradó éjjel menet közben repülőgépek lőttek bennünket. Minden teherhajón felbocsátották a záróléggömböket. 2 óra 50 perckor az egyik hajót bomba találta, a hajó kiállt az oszlopból és az irányra merőlegesen fordult.

– Jelentősek voltak a sérülések? – kérdezte a bizottság egyik tagja.

– Amikor elhaladtunk mellette, láttuk, hogy a parancsnoki híd bal szárnyát semmisítette meg a robbanás. Sem tüzet, sem dőlést nem észleltünk.

– És a legénység már elhagyta a hajót?

– Igen, mentőcsónakokba ültek.

– A kísérőhajókról megkérdezték, hogy miért?

– Nem. Ugyan dehogy! – mondta Izotov és legyintett.

A kapitány megmutatta a térképen, hogyan haladt tovább hajója a konvojban. A térképen az irányok fekete ceruzával jól láthatóan be voltak jelölve.

– A konvoj irányváltoztatás nélkül folytatta útját. Július 4-én 15 óra 40 perckor a parancsnokság az egész menet alatt először rendelt el általános riadót – folytatta elbeszélését Izotov kapitány.

– A kezelők elfoglalták helyüket, nálunk a tartályhajón és más hajókon is a géppuskáknál és az ágyúknál.

Körülbelül egy óra múlva megjelent hat kétmotoros torpedóvető repülőgép, és 30–40 méter magasból jobbról támadást kíséreltek meg a konvoj ellen. Minden hajóról erős tüzet nyitottak és elkergették az ellenséget.

Két óra múlva újra repülőgépeket észleltünk a láthatáron. Újból torpedóvetők. Huszonkettőt számoltam meg belőlük. Lehet, hogy többen voltak. Hármas-ötös csoportokban repültek és igen alacsonyan, majdnem a víz felett. Nem lehetett lőni rájuk – a lövedékek a saját hajóinkban tettek volna kárt.

A repülőgépek ledobták a torpedókat és sértetlenül távoztak. A torpedók azonban elmentek mellettünk, csak egyik talált el egy hajót. Az rögtön oldalra dőlt, de tűz nem keletkezett.

A repülőgépek következő hulláma az én „Azerbajdzsan"-omat és a tőle balra haladó angol tartályhajót támadta. A torpedók a hajó oldala mellett haladtak el.

És végül 18 óra 20 perckor a repülőgépről ledobott torpedó eltalálta a hajó farát. Erős robbanás rázta meg a hajót, körös-körül minden recsegett-ropogott. A tűzoszlop magasabbra emelkedett, mint az árboc. A hajó fara leült és dőlni kezdett jobbra. Néhány perc múlva a rakomány átszivattyúzásával sikerült megszüntetni a dőlést.

A robbanástól az egyik gép leállt és én rosszabbtól tartva parancsot adtam a mentőcsónak lebocsátására. A gépet azonban sikerült kijavítani és a mentőcsónakokat csigával felhúzták ... – mondta a kapitány és elhallgatott.

Miközben hallgattuk őt, féltünk, hogy akár egy szavát is elszalasztjuk.

– Amikor a füst eloszlott és kivilágosodott, azt láttam, hogy a négyes számú csónakot rosszul eresztették el és ezért elmerült.

– És mi lett az emberekkel? – kérdezte a területi pártbizottság titkára, aki tagja volt a bizottságnak.

– Egy a vízben volt és a mentőcsónak oldalába kapaszkodott, a többiek a csigakötélen függtek. Gyamidov első tiszt kettőt kihúzott a vízből, a többiek pedig átszálltak egy tutajra, és az angol mentőhajó összeszedte őket. 18 óra 45 perckor, miután ellenőriztük

a kormányt és a távírót, teljes sebességgel elindultunk és a karaván nyomába szegődtünk.

– Vagyis 25 perccel a torpedózás után?

– Pontosan úgy.

– Mit művelt maguknál a torpedó, mondja el részletesebben.

– A 15–16. hajókamrát, amelyben kőolaj volt, eltalálta és felszakította a szomszédos tartályokat, amelyekben lenolaj volt. A kőolaj a robbanás pillanatában lángra lobbant, de a lenolaj beborította és ettől elaludt a tűz. A fedélzetnek a hajó tatja közelében levő része felemelkedett. A hajó kilyukadt oldalából folyt az üzemanyag és az olaj . . . Igen, azt elfelejtettem mondani, hogy odajött hozzánk a mentőhajó és felajánlotta, hogy felveszi a legénységet. Én közöltem vele, hogy a fedélzeten maradunk és tovább megyünk.

Július 4-én, 20 óra 30 perckor ezen a helyen – és a kapitány a térképen egy pontra mutatott – a kísérő hadihajók növelték sebességüket és elkezdtek legyező alakban jobbra-balra szétbontakozni.

– Magukkal nem közölték az okát?

– Nem. Én próbáltam megtudni, de sikertelenül. Fényszóróval hívtam a „Donbassz" tartályhajót, de az nem válaszolt. A hajók irányából és sebességéből következtetve a konvoj olyan utasítást kapott, hogy legyező alakban bontakozzék szét és haladjon a maximális sebességgel. 21 óra 30 perckor elhaladt mellettem egy torpedóromboló.

Megkérdezte az „Azerbajdzsan" sebességét. Én lámpával, morzejelekkel közöltem vele: „Kérem, fedezzen, amíg nem csatlakozunk a konvojhoz." A következő választ kaptam: „A konvoj nem alakul meg újra, nagyon sajnálom, mentse saját magát, azt tanácsolom, hogy tartson észak felé, ahogy a jég megengedi. Minden jót." És elment. Fénytáviratainkat bejegyeztük a hajónaplóba. – Izotov néhány oldalt lapozott és a jelenlevőknek megmutatta a naplót.

– Így egyedül maradtak? – kérdezte valaki.

– Igen, hacsak az ellenséges repülőgépeket nem számítjuk. 23 óra körül jobbról egy torpedóvető repülőgép támadott meg bennünket. Ágyútűzzel elkergettük. A konvoj hajóinak többsége már látótávolságon kívül volt.

Éjjel ködbe kerültünk. Amikor a köd eloszlott, a hajó orránál

a láthatáron megpillantottuk egy jégmező karimáját. Messze elöl két hajó füstje látszott. Július 5-én reggelig a jég pereme mentén haladtunk. Rádión sok hajó jelentését hallottuk, hogy repülőgépek és tengeralattjárók torpedótámadást intéztek ellenük.

Elhatároztam, hogy bemegyek a jégbe. Úgy gondoltam, ott biztonságban lehetünk, mert még köd volt. A Novaja Zemlja északi része felé vettünk irányt.

– Hadihajókat nem láttak többé? – kérdezte Budanov.

– Utolért bennünket egy légvédelmi hajó, két korvett és egy mentőhajó. Hajónk jobb oldalához közel haladtak el. A légvédelmi hajó a következő üzenetet jelezte: „A tengeren ellenséges hajóraj tartózkodik, kötelékében van a »Tirpitz« sorhajó, irány a Nordcapp-től [Északi fok] 45°."

– Az angolok féltek ettől a „Tirpitz"-től?

– Úgy volt. A bennünket kísérő angol hajóraj azonban korántsem volt gyenge, és meg tudta volna védelmezni a teherhajókat.

Este elhaladt mellettünk egy amerikai gőzös. Több ízben ellenséges repülőgépek tűntek fel. Robbanások és ágyútűz hallatszott. Reggel ágyú- és géppuskatűzzel elkergettünk egy ellenséges repülőgépet, amely egyenesen ránk repült. 15 órakor feltárultak előttünk Novaja Zemlja partjai.

Másnap reggel 6 órakor befutottunk a Russzkaja kikötőbe, és horgonyt vetettünk. Onnan szovjet hajók kíséretében szerencsésen eljutottunk a Fehér-tengerre.

A bizottság egyik tagja, az Északi Hajóstársaság vezetője, N. V. Novikov megkérdezte:

– Mivel magyarázza, kapitány, az összevisszaságot a konvojnál meg a nagy veszteségeket?

Izotov vállat vont.

A beszélgetés a kapitány kajütjében 1942 júliusában zajlott le, alig néhány nappal a leírt események után. Ám azokat, akik megpróbáltak kiigazodni bennük, már akkor is megdöbbentette valami, amire nem volt magyarázat: az óriási értékű karaván a hadihajók sorsára hagyták, helyesebben az ellenség kezére adták.

Szerettük volna megtudni, hogyan viselkedtek a tartályhajó legénységének tagjai a harcok idején.

– Az emberek nagyszerűen viselkedtek – mesélte Vlagyimir Nyi-

kolajevics. – A harci riadó jelére a lövegek és a géppuskák egész kezelőszemélyzete egy pillanat alatt elfoglalta a helyét, és közvetlen közelről tüzet nyitott a repülőgépekre. Senki egy percre sem hagyta el harci posztját.

– És július 4-én?

– Azon az emlékezetes napon a legénység a tucatnyi alacsonyan szálló torpedóvető repülőgépre tűzesőt zúdított. A legtöbb dolga Volobujev őrmester és Ovcsinnyikov meg Arhipov matrózok hátsó fedélzeti lövegének akadt. Uljancsenko, Nyikosov, Csernouszov és Ivanov géppuskások is jeleskedtek. A hajó orrán levő háromhüvelykes ágyú is jól működött, amelynek lövegvezetője Turcsin második tiszt volt.

Uljancsenko a robbanás pillanatában erős ütést kapott, de nem eresztette el a géppuskát. Volobujev sem hagyta el lövegét.

Nagyon nehéz volt a gépházban. A főügyeletes Szlauta másodgépész, pártszervezetünk titkára volt. A robbanástól az egyik motor leállt. A gép talplemezei nagy robajjal lerepültek és felülről csavarok és anyák hullottak. A világítóablakon keresztül ömlött be a víz... Aggasztó... Szlautát a robbanás letaszította a vezérlő posztról. A gépész alig bírt megállni a lábán, de beindította a szivattyút és megvizsgálta a gépeket. A komoly sérüléseket gyorsan kijavította. Malenkov motorszerelőről is csak jót lehet mondani. Hozzáértően és pontosan végrehajtotta a gépész minden utasítását.

Igen, mit mondjak, majdnem mindenki méltó a legnagyobb dicséretre. A tartályhajót a legénység kötelességtudata és bátorsága mentette meg és juttatta el a kikötőbe.

A kapitánnyal folytatott beszélgetésből kiderült, hogy a tartályhajó tengerészei közül senki sem igyekezett a partra, az átélt megpróbáltatások ellenére mindenki folytatni akarta az utat.

Emlékszem, érdekelt bennünket, hogy a konvojok elnevezése miért oly különös – PQ vagy QP, de ezt Vlagyimir Nyikolajevics sem tudta.

Amint később kiderítettem, a kód elnevezés teljesen véletlenül keletkezett. Az angol admiralitás operatív osztályán, amely abban az időben Oroszország északi részén a konvoj műveletek tervezését irányította, volt egy P. Q. Edwards nevű tiszt. Valaki azt javasolta, hogy az ő nevének a kezdőbetűi alapján a keleti irányban

haladó konvojokat PQ, a nyugatra visszatérőket pedig QP betűkkel jelöljék.[1]

Az „Azerbajdzsan"-t ki kellett javítani és újra el kellett indulnia útjára. A területi pártbizottság azt javasolta, hogy ezt haladéktalanul meg kell tenni. De hogyan javítsák ki? Arra nem volt lehetőség, hogy a hajót dokkba állítsák és a sérülések nagyok voltak. A tartályhajó parancsnoksága a következőket javasolta: a javítást a hajó oldalra döntésével kell elvégezni. A. Sz. Budanov támogatta a tengerészek kezdeményezését és így is cselekedtek. A javítóműhelyben a hajót egyik oldalára döntötték, mindent kijavítottak, amit kellett, majd ezután a másik oldalát javították. Ennek következtében a tartályhajó a sarkvidéki hajózás legelején útnak indult.

A PQ–17 pusztulása után az ellenséges tengeralattjárók a Barents-tenger keleti részén, sőt a Kara-tengeren is felbukkantak, mégpedig nemcsak felderítés céljából, hanem azért, hogy megtámadják a szovjet hajókat.

Tengerészeink még nemrég a légitámadások és a tengeralattjárók torpedótámadásai után a Barents-tenger nyugati részén nyugodtan bementek a védelmező sarki jégtáblák közé.

Augusztus 25-én az arhangelszki területi pártbizottság irodája külön határozatot hozott: a hajók a tengeren nem közlekedhetnek fedezet nélkül.

Az ellenségnek a Barents-tenger keleti részén tanúsított aktivitására való tekintettel a Belusej-öbölben (Novaja Zemlja) az Északi Flotta parancsnoksága megalakította a Novaja Zemlja-i haditengerészeti támaszpontot. Parancsnokává A. I. Dianov első osztályú kapitányt nevezték ki. A bázishoz a Fehér-tengeri Flottilla egyik osztagát rendelték.

A támaszpont nem lakatlan helyen épült. Belusejben a sziklás dombokon 40 faház állt. Itt székelt a Novaja Zemlja-i szigeti tanács is, amelynek élén sok éve Ilja Konsztantyinovics Vilka állt.

Arhangelszkban végre megkaptuk a rég várt jelentést: a „Lenin", a „Kraszin" és a „Sztálin" jégtörők megérkeztek Dicksonba. Ugyanott tartózkodnak a „G. Szedov", az „A. Szibirjakov" és a „Mont-

[1] Lásd *D. Irving:* A PQ–17 konvoj pusztulása. Moszkva, Katonai Kiadó 1971. 25. old. (Oroszul.)

calm" jégtörő gőzösök. Nagy kő esett le a szívünkről. Úgy gondoltuk, hogy a sarkvidék nyugodtabb lesz számunkra. A „Sztálin" elindult keletre, a Bering-szoros felé.

A Petrográdi sugárúton levő törzsünket meglátogatta Borisz Grigorjevics Csuhnovszkij repülő alezredes, a híres sarkrepülő. Ő szintén kapcsolatban volt a konvojok fedezésével. Borisz Grigorjevics régóta híres volt: 1928-ban részt vett az „Italia" kormányozható léghajó személyzetének mentésében, neki sikerült felkutatnia a jégtáblák között Malmgreen csoportját. Csuhnovszkijjal a „Szadko" jégtörő gőzösön ismerkedtem meg, amikor az nagyon korán indult útnak a Rudolf-szigetre, 1937-ben. Abban az időben a szigeten I. P. Mazuruk négymotoros repülőgépe teljesített ügyeletes szolgálatot. Neki vittünk benzint.

Amikor a Tyihoj-öbölben álltunk, Mazuruk berepülte a szigeteket, Csuhnovszkij pedig a hajó közelében buzgón készítette a felszállóhelyet. Ámde váratlanul köd szállt le, és Mazuruk az egyik szorosban megrekedt a fiatal jégen. A mi „Szadkó"-nk azonnal keresésére indult, megközelítette a gépet és a fedélzetére vette. A hajó éppen időben érkezett, a jég veszedelmesen meghajlott Mazuruk gépe alatt.

Ezekben a napokban ismét láttam Ilja Pavlovicsot. Este betért a szállodába és mesélt utolsó sarkvidéki repüléseiről. A Novaja Zemlja keleti partján, a Zselanyija-foktól 60 kilométerre felfedezte a német repülőgépek leszállóhelyét és töltőállomását! Ez újság... De még csodálatosabb volt az, amit a Ferenc József-földön talált.

– Rádiósom jelentette – mesélte Ilja Pavlovics –, hogy északon valami hosszú hullámú adóállomást hall. Megkérdezte a Tyihoj-öböl rádiósát. A válasz váratlan volt. Kiderült, hogy ő is hallja, mégpedig egész közelről valakinek az adóját, és még vörös rakétákat is látott. Azt tanácsoltam neki, hogy vessen keresztet, hogy ne lásson kísérteteket. De mégis rászántam magam, hogy lenyomozom a Ferenc József-föld gyanús körzetét. Az Alexander-szigeten nem a mi élelmiszer- és lőszerraktárainkat fedeztük föl, amelyeket fémrács zárt el a jegesmedvék elől. Jelentettem a főnökségnek: „Valami van ott..."

Arhangelszkban ez volt az utolsó találkozásom I. P. Mazurukkal. Ilja Pavlovics szeptemberben azt a megbízást kapta, hogy irá-

nyítsa a repülőgépek átterelését az Egyesült Államokból szibériai nyomvonalon. Ezért, sajnos, nem vehetett részt a téli hajókísérésben a Fehér-tengeren.

Ahogy most visszaemlékszem, 1942-ben Arhangelszkban voltak az északi-tengeri út főigazgatóságának tengerész és repülő fő erői. De nemcsak ők voltak ott. Abban az időben sok érdekes ember lakott vagy hosszabb ideig tartózkodott a városban. Abban az emlékezetes évben ismerkedtem meg Jurij German íróval. A szállodában egy folyosón laktunk. Találkoztam Vlagyimir Beljajevval, ő az ostromzár alatt álló Leningrádból érkezett. A Fehér-tengeri Flottilla csapatainál szolgált Alekszandr Mironov.

A Pavlin Vinogradov sugárúton gyakran találkoztam Piszahovval, a tehetséges festővel és északi mesemondóval.

Az ellenség behatolt a sarkvidékre

A be- és kirakodások, a jéghelyzet kellemetlenségei a sarkvidék keleti részén alaposan kimeritették Ivan Dmitrijevics Papanyint, aki a szívéhez kezdett kapkodni és nyelte az orvosságokat.

– Holnap elmegyek horgászni – mondta esti jelentésem után. – Úgy néz ki, mintha lehetne: mindent kiraktunk, mindenkit jól elláttunk, a hajókat elindítottuk.

A horgászás volt Papanyin számára az egyetlen és ritka pihenés.

Reggel azonban más dolog akadt. Tíz órakor áttelefonált Ivan Dmitrijevics. Kiderült, fontos jelentést kapott az angol missziótól, és velem együtt fel kellett keresnie G. A. Sztyepanov altengernagyot.

A Flottilla parancsnokának dolgozószobájában az óra fél tizenegyet ütött, amikor a jelentésekkel és térképekkel teli asztalnál leültünk a puha bőr karosszékbe.

Georgij Andrejevics Sztyepanovnak itt volt a szolgálati helye és egyúttal az otthona is. Hallgatta beszélgetőpartnereit, felvonta borzas szemöldökét és néha egy-egy megjegyzést tett.

– Hallgatom magukat, Ivan Dmitrijevics.

– Az „Admiral Scheer" nehézcirkáló elhagyta norvégiai támaszpontját – kezdte Papanyin. – Az angolok feltételezik, hogy ez a portyázó a Kara-tengerre is behatolhat.

– Ki mondta ezt?

– Mond kapitány.

Sztyepanov elhallgatott. Sőt, tenyerével még a szemét is eltakarta, mintha zavarná a fény – ez szokása volt.

– Hol vannak a jégtörőik és a teherhajóik, Ivan Dmitrijevics? – kérdezte a tengernagy, anélkül, hogy felnézett volna.

– Dickson kikötőben, Georgij Andrejevics. Mind ott gyűltek össze.

– Nos, elvtársak, azonnal keletre kell őket küldeni – minél messzebb, annál jobb. A Vilkickij-szoroson túlra.

– Tudjuk, ott biztonságosabb – mondta Papanyin. – A tengerszoroson túl azonban igen nagy jéghegyek vannak.

Mindnyájan jól tudtuk, milyen veszélyes a „Scheer", amelyet „zseb-csatahajónak" is neveztek.

– Sebessége 28 csomó – mondta szinte magának Sztyepanov. – Nagy űrméretű, messzehordó ágyúk, 8 torpedócső, fedélzetén felderítő repülőgép. Készleteinek feltöltése nélkül 21 000 mérföld megtételére képes. – A tengernagy ránk nézett. – Egy ilyen hajó távolról megsemmisíti jég-hajóhadunkat anélkül, hogy közel menne a jégtörők durranó jelzőtöltényeihez.

– Hát ne engedjék a sarkvidékre – fortyant fel Papanyin. – Önöknek repülőgépeik és tengeralattjáróik is vannak – és a németek egyszer csak a Kara-tengeren teremnek?!

Ivan Dmitrijevics siettetett:

– Menjünk, Konsztantyin Szergejevics, adjuk ki a parancsot! Ön pedig, Georgij Andrejevics, kérem, óvja a Kara-tengert. Jégtörők nélkül a sarkvidéken semmit sem tudunk kezdeni.

Sztyepanov kezét az asztalra tette és bólintott Papanyinnak:

– Keresni fogjuk a „Scheer"-t. De ilyen időben keresni – olyan, mint bolhát fogni a medve bundájában: fáradságos és egyben veszélyes is. És az erő is kevés ehhez.

A parancsnok tudta, mit beszél. Néhány nap óta észak tágas térségein sűrű ködök gomolyogtak, és a szinoptikus térképek sem jeleztek derült napokat. A legszörnyűbb azonban az volt, hogy az

ellenséges portyázó, amint utóbb kiderült, nem szándékozott behatolni a Kara-tengerre, hanem már ott is volt. Még augusztus 18-án behatolt oda a Novaja Zemlja-i Zselanyija-foktól északra a tiszta vízen, és mint a ragadozó, elrejtőzött a jégtáblák között, leste az áldozatot. Igaz, az első napokban bátortalanul. A „Scheer" parancsnoka, Meendsen-Bolken sorhajókapitány nem nagyon ismerte a sarki tengereket és félt a váratlan eseményektől.

Amikor Sztyepanovnál beszélgettünk, ezt még nem tudtuk.

Hazatérve elterveztük, hogy mit fogunk cselekedni. Nekem sürgősen egy táviratot kellett fogalmaznom Dicksonba, a nyugati hadműveletek törzsének.

Két óra múlva a rejtjelezett távirat elment Aref Ivanovics Minyejevnek, a sarkvidék nyugati körzete hadműveleti törzsfőnökének. Megparancsoltam, hogy minden jégtörőt és teherhajót azonnal indítsanak el kelet felé. Ámde Papanyinnal történt megegyezésünk szerint nem ijesztegettük a „zseb-csatahajóval".

Nem emlékszem, hány óra múlva jött meg Minyejev válasza. Először nem akartam hinni a szememnek. Aref Ivanovics körülbelül ezt rádiózta: a hajók vételeznek és csak körülbelül három nap múlva lesznek készen az indulásra. Meg kell mondanom, hogy Minyejev az egyik legérdemesebb és legtapasztaltabb sarkvidéki szakember, és nem tudta elképzelni azt, hogy a hajók kellő fűtőanyagkészlet nélkül induljanak el a jég közti útra. Az én táviratomat nyilvánvalóan a szokásos noszogatásnak tartotta. Három nap a mi sarkvidéki dolgainkban nem hosszú idő. Az adott esetben azonban nem lehetett késlekedni.

Küldtem egy újabb rádiótáviratot, amelyben kategorikusan megismételtem a parancsot. Minyejev válasza ismét nem volt kielégítő – igaz, a hajók kifutási ideje valamelyest megrövidült.

Egy percre elképzeltem magamnak, hogy a dicksoni kikötőbe, a teherhajókhoz és a jégtörőkhöz észrevétlenül odalopózik a portyázó nehézcirkáló, és nehézágyúiból tüzet nyit rájuk. Elhatároztam, hogy mindent azonnal jelentek Papanyinnak.

Papanyin figyelmesen végighallgatott, egy pillantást vetett Aref Ivanovics válaszaira, és kirobbant.

– Azt akarja, hogy a cirkáló okvetlenül teli fűtőanyagraktárral süllyessze el a hajókat? – ordította. – Vedd a ceruzát, és írd!

Ivan Dmitrijevics egy éles hangú táviratot diktált, amely után már nem volt helye okoskodásnak.

– Lehetne kissé enyhébb is, Ivan Dmitrijevics – próbáltam közbeszólni.

– Nem a te dolgod – felelte, és nagy lendülettel aláírta.

A törzsnél gyorsan rejtjelezték a táviratot és elküldték Minyejevnek. Másnap, augusztus 19-én hajóink elhagyták Dicksont.

Hogy az olvasó követni tudja a karaván útját, idézek néhány részletet M. G. Markovnak, a „Kraszin" jégtörő kapitányának a jelentéséből:

„*Augusztus 19.* 15 óra 00 perc. A jégtörő fedélzetén a keletre induló hajók kapitányai gyűlést tartottak, amelyet A. I. Minyejev, a művelet vezetője hívott össze.

19 óra. Dickson kikötőben felszedtük a horgonyt. A hajók sorrendje a karavánban: »Kraszin«, »Azerbajdzsan«, »Donbassz«, »Komszomolec Arktyiki«, »Scsorsz«, »Csernisevszkij«, »Mosszovjet«, »Dvina«, »Jelna–2«.

Sebesség 9 mérföld. A tengeren kevés a jég. Az utunkba akadó jégtömegeket kikerültük.

Augusztus 20. 19 óra. Kravkov déli partja alatt haladtunk el, mivel északra a légi felderítés jeget állapított meg.

Augusztus 21. 00 óra. Amikor Beluhi-sziget felé közeledtünk, sűrű köd szállt le. A sebességet 5 mérföldre csökkentettük. 07 óra. A köd eloszlott. Sebesség 8 mérföld. A karaván a Matyisszen-szorosban halad. Az idő tiszta. 19 óra 20 perc. Sűrű köd ereszkedett le, a sebességet 5 mérföldre csökkentettük.

Augusztus 22. Köd. 02 óra 30 perc. Rádiójelentést kaptunk, hogy a »Lenin« jégtörő hallja hajókürtjeinket.[1] 03 óra 15 perc. Feltárult előttünk Ganszen-sziget, és megpillantottuk az ott álló »Lenin«-t meg a »Hopmaund« tartályhajót. Parancsot adtunk a jégtörőnek és a tartályhajónak, hogy foglalják el helyüket a karavánban.

Valamennyi hajó az Oszkara-öböl felé tart.

[1] A hajók többször elkövették azt a hibát, hogy nyílt rádióforgalmazással elárulták tartózkodási helyüket.

07 óra 25 perc. Az öbölben 30 méter mély vízben horgonyt vetettünk.

Augusztus 23. 10 óra 35 perc. Az Oszkara-öböl megtelik sodródó jéggel. Nyugodtabb horgonyzóhelyre megyünk. 15 óra 20 perc. Ganszen-sziget [Gelland-Ganszen – *K. B.*] déli oldalán horgonyt vetettünk.

Augusztus 24. Az egész karaván Ganszen-szigetnél áll és várja a jéghelyzet javulását. Délnyugati szél. A jég a széllel szemben sodródik. 17 óra 00 perc. Köd szállt le. Időnként a hajók horgonykötelének jégtáblák ütköznek.

Augusztus 25. Ganszen-szigetnél horgonyzunk. A jég sodródása fokozódik, nagy jégtáblákat hoz. A hajók rég parancsot kaptak arra, hogy gépüket tartsák állandó készenlétben. Dickson szigetéről Minyejevtől rejtjelezett táviratot kaptunk, amely szerint fennáll egy ellenséges cirkáló felbukkanásának a lehetősége. Minden hajóskapitány figyelmeztetést kapott.

05 óra 40 perc. Néhány foszlányt kaptunk el abból a jelentésből, amelyet a zselanyija-foki állomás adott Dicksonnak: »Ellenséges hajó támadott meg, lőtt, égünk, sok a tűz... nyugat felé távoztak.«

07 óra 24 perc. A Zselanyija-fok állomása Russzkaja Gavany állomásával dolgozik: »Vigyázzatok, ellenséges tengeralattjáró indult felétek, legyetek éberek.«

10 óra 10 perc. A »Szakko« gőzös megérkezett a karaván hoz és horgonyt vetett . . . "

Ismétlem: ezekben a napokban az „Admiral Scheer" már a Kara-tengeren tartózkodott. És vele együtt egy ellenséges tengeralattjáró.

„*Augusztus 20.* A cirkáló fedélzeti repülőgépe felfedezte karavánunkat (Kravkov-szigettől északra). A köd azonban visszatérésre kényszerítette a pilótát. A cirkáló a rossz látási viszonyok ellenére elindult a karaván felé."

Másnap, amikor a köd kissé eloszlott, a repülőgép ismét felderítésre indult. Egészen a Vilkickij-tengerszorosig elment, de hajókat nem észlelt. (Ebben az időben, amint az a „Kraszin" kapitányának a jelentéséből kitűnik, a karaván Beluhi-szigetnél és távolabb elrejtette a köd.)

Az „Admiral Scheer" parancsnoka úgy vélte, hogy a pilóták optikai csalódásnak estek áldozatul. Ámde augusztus 22-én reggel a cirkáló rádiókabinja elcsípett egy parancsot, amelyet egy a Nordenskjöld-szigetektől északkeletre tartózkodó hajó adott: „Irány 43°, sebesség 5 mérföld." (Ez a „Kraszin" rádiója volt.)

Az ellenség repülőgépe ismét felszállt, de hamarosan visszatért a sűrű köd miatt. Amint az idő megjavult, a repülőgép ismételten felszállt.

Elérkezett augusztus 23. Ez a nap sorsdöntő lehetett volna a „Kraszin"-karaván számára. A repülőgép a nap második felében jelentette a cirkálónak, hogy Gelland-Ganszen-szigettől délre 10 gőzös áll.[1]

Ebben az időben a portyázó hajó mintegy 6 óránvira lehetett karavánunktól, a parancsnoka azonban a jégtábláktól félve elszalasztotta a kedvező időt. Ahelyett, hogy azonnal cselekedett volna, további légi felderítést rendelt el.

Augusztus 24-én a repülőgép ismét felszállt, de megint ködbe került. A „Scheer" elhatározta, hogy a hajótesttel deríti fel a jeget, de amint parancsnoka elöljáróinak jelentette, megkezdődött a jégtáblák összeállása.

A parancsnok kétségtelenül füllentett. Az akkori jéghelyzet mellett aligha kellett attól tartania, hogy bezárul a jégtáblák közé. Az antedatálással inkább az volt a célja, hogy hibáját mentegesse.

Augusztus 25-én újabb légi felderítés. Köd. Az eredmény nélkül visszatérő repülőgép leszállás közben balesetet szenvedett, és a cirkáló emberei megsemmisítették. Délután a hitleristák Beluhi-sziget közelében egy délnyugatról érkező hajónkkal találkoztak. A „Scheer" elindult feléje és fényjelekkel oroszul felszólította: „Ki vagy, hová mégy, jöjj közelebb!"[2]

A szovjet hajó (az „Alekszandr Szibirjakov" jégtörő gőzös) nem ismerte fel azonnal a cirkáló nemzetiségét. De rögtön jelentette Dicksonnak.

[1] Valójában tizenegyen voltak.

[2] Az „Admiral Scheer" tevékenységére vonatkozó adatokat a cirkáló parancsnokságának jelentéséből vettük. (Lásd *R. S. Steenson:* Az északi-tengeri út. Koppenhága, 1957.)

Arhangelszkban törzsünknél augusztus második felében a szokásos munka folyt.

Miután szállítóhajóink elhagyták Dicksont, kissé megnyugodtunk. A diszpécserszobában függő térképen átraktuk a zászlócskákat, amelyeken a hajók neve állt, annak megfelelően, ahogy előrehaladtak kelet felé, és örültünk a sikereknek. Úgy látszott, mintha a „Scheer" súlyos árnyéka eltávozott volna.

Fő figyelmünk a különleges expedíció hadihajóira irányult. Ez az expedíció a sarkvidék keleti része felől közeledett, súlyos jégtáblákon keresztül. Augusztus 23-án a „Sztálin" jégtörő csatlakozott kíséretéhez.

Az arhangelszkiek számára emlékezetes nap lett augusztus 24. Este 9 órakor megszólaltak a légiriadót jelző szirénák. Nem sokkal előtte a légvédelmi törzs közölte velünk, hogy Mudjug-szigetnél 40 ellenséges repülőgép bukkant fel. Légi harc bontakozott ki, de a fasiszta bombázók egy részének sikerült áttörnie a város felé.

A légvédelmi lövegek szórványosan tüzeltek és az első repeszbombák robbanásai megremegtették a levegőt. Tizenöt perc múlva a város különböző részeiben máglyaként égtek a száraz faházak. A bombák a törzs épületétől jobbra és balra felfordítottak néhány házat. Semmilyen óvóhelyünk nem volt. A törzs valamennyi munkatársa az első emeleten tartózkodott a diszpécserszobában meg az én dolgozószobámban, hallgatta a zuhanóbombázók vijjogását.

Udvarunkat bombatalálat érte. A nyitott ablakon pozdorja és sárcsomók repültek be. Vártuk a robbanást. Kellemetlen csendben néhány pillanat telt el . . . A bomba nem robbant. Egymásra néztünk és megkönnyebbülten sóhajtottunk. (Másnap a bombát kiásták a földből, és hatástalanították a tűzszerészek.)

A támadás 55. percében felhívtak telefonon, és közölték, hogy a szállodát bomba találta. Nem tudtam türtőztetni magam. Az ügyeletes gépkocsival elindultam, hogy meggyőződjek róla, mi van vendégként érkezett feleségemmel és Olenkával, kétéves kislányommal.

Lobogó lánggal égtek a házak. Útközben rengeteg emberrel találkoztam. Az emberek mindenféle házi limlommal megrakott gyermekkocsikat, talicskákat toltak. A tűzvésztől megvilágított utcákra, a békés lakosokra tovább hullottak a bombák.

Gépkocsimnak égő gerendákat és a ledőlt kémények téglarakásait kellett kerülgetnie.

A Pomorszkaján szintén lángban álltak a házak, a szálloda mellett és vele szemben. Maga a szálloda azonban ép volt, de minden ablaka betört a robbanásoktól.

Lelket öntöttem enyéimbe és visszamentem a törzshöz.

A légiriadót éjjel 2 órakor fújták le. A város elleni támadásban 80 bombázógép vett részt. A fasiszták hullámokban érkeztek és többször fordultak.

A szörnyű megpróbáltatás véget ért. Az arhangelszkiek bátran álltak a veszélyt.

Az első repülőgépek főleg gyújtóbombákat dobtak le. Amikor a várost felgyújtották, elkezdtek hullani a robbanóbombák. A lakosság bátran oltotta a tüzeket, több száz gyújtóbombát tett ártalmatlanná. Életük kockáztatásával még az iskolásgyerekek is több házat mentettek meg.

A városban tartózkodó külföldi tengerészek bátran, félelmet nem ismerve vettek részt a tűzvész elleni harcban.

Augusztus 25-én eljutott hozzánk azoknak az eseményeknek a híre, amelyek a tengeren játszódtak le. Reggel 6 órakor a törzs telefonja ébresztett. Gépkocsi jött értem és elindultam a Petrogradszkij sugárútra.

Az ügyeletes diszpécser rádiótáviratot nyújtott át. Az az óra állt rajta, amikor a „Kraszin" jégtörő vette a Zselanyija-foknak az éterbe küldött üzenetét az ellenség támadásáról, a tűzvészről, a tengeralattjáróról.

Miközben találgattuk, hogy ki lőtte az állomást, még egy rádiótávirat érkezett: a Zselanyija-fok sarkkutatói felfegyverkeztek és készen állnak az ellenség visszaverésére.

Ezeket és az éjszaka folyamán érkezett többi táviratot is aktatáskámba tettem, és Papanyinhoz indultam.

Miután jelentést tettem, Ivan Dmitrijevics a kormány közvetlen vonalán felhívta Moszkvát, A. I. Mikojant.

Papanyin közölte Anasztasz Ivanoviccsal, hogy a Zselanyija-fokon levő kutatóállomást ágyúzták. Elmondta, hogy ugyanilyen sors vár Dicksonra is, és nagyon kérte, hagyják ott az 1941 szeptemberében odaszállított ágyúkat.

Ivan Dmitrijevics olyan izgatott volt, mint még soha. Miután letette a hallgatót, elégedett arckifejezéssel kijelentette:

– Mikojan megígérte, hogy támogatni fogja kérésemet.

Az előszobában találkoztam. K. K. Kosztrovval, a területi pártbizottság vízi szállítással foglalkozó osztályának vezetőjével.

– Ogorodnyikov most beszélt Sztálinnal – vont félre Kosztrov –, és jelentette neki az éjszakai bombatámadást. Sztálin ezt mondta: „Igen, Ogorodnyikov elvtárs, alaposan kijutott maguknak, Hitler főhadiszállása jelentette, hogy Arhangelszk város és a kikötő leégett." Sztálin elvtárs megígérte, hogy megerősítik légvédelmi tüzérségünket.

Valóban, az Állami Honvédelmi Bizottság határozata alapján nemsokára Arhangelszkba vezényeltek egy légvédelmi tüzérezredet.

A sarkvidéken az augusztus 25-i események nem fejeződtek be a Zselanyija-fok elleni rablótámadással.

Délután 2 óra körül az északi-tengeri út rádióállomása vette A. A. Kacsaravának, a „Szibirjakov" kapitányának a táviratát. Töredékes mondatokból állt: „Egy nagy, ismeretlen hajót látok ... Kérdezi, kik vagyunk, hova megyünk ... Kérésemre, hogy nevezze meg magát és a hajó nemzetiségét, ezt válaszolta: »Sisijama« ... parancsolja, hogy a rádióállomás hagyja abba működését ... lő bennünket, tüzet nyitok, a rádiókabint találat érte, tűz, égünk ... "

Itt megszakadt a rádiótávirat.

Papanyin elrendelte a riadót. Este közölték vele, hogy az ellenséges portyázó felkutatására és megsemmisítésére minden intézkedés megtörtént. Repülőgépeket és tengeralattjárókat küldtek ki. A különleges rendeltetésű expedíció hajói pedig, amelyek igaz, hogy még a Laptyev-tengeren tartózkodtak, parancsot kaptak: ha felfedezik a fasiszta hajót, támadják és semmisítsék meg.

Nem sokkal az augusztusi események után a tengeri flotta népbiztossága, az északi-tengeri út főigazgatósága és az arhangelszki területi pártbizottság egyidejűleg felvetette a kormány és a katonai parancsnokság előtt azt a kérdést, hogy a Barents-tenger keleti részén és a Kara-tengeren nem kielégítő a szállítóhajók fedezése.

Veszélyes hajózás magas földrajzi szélességeken

Anatolij Alekszejevics Kacsaravát régóta ismertem. Valamikor egy padban ültünk a vlagyivosztoki tengerészeti tanintézet hajóvezetői osztályának padjában és rajzoltuk a hajóútvonalakat a gyakorló térképre.

Amikor olvastam az „A. Szibirjakov" jégtörő gőzös táviratának töredékes mondatait, a helyzetet különösen veszélyesnek tartottam. Azokat a helyeket, ahol az események történtek, jól ismertem. Jég, köd és néptelen kőszigetek. A hajón is több ízben voltam és minden porcikáját ismertem.

Magam elé képzeltem a fasiszta portyázó baljós körvonalait. A koordinátákat, amelyeket a „Szibirjakov" rádiósainak sikerült leadniuk Dicksonnak, még nem ismertem, de szerepelt Beluhi-sziget neve. Felütöttem a hajókormányzási útmutatót.

Beluhi-sziget. Vízszintes hossza 0,5 mérföld, szélessége 0,3 mérföld. Magas, szürke gránit, partja meredek, szakadékos, különösen a déli részén. Keleten a lejtők kissé szelídebbek. A sziget legmagasabb pontján egy jel áll – a magassági pont jelzése – négyzet alakú gúla, közepén jelzőkaróval, mind a négy oldalán bedeszkázva. Jól emlékszem erre a magányos jelre. Amikor ködben való hajózás után meg kellett határozni helyzetünket a tengeren, örültem neki.

Néhány év múlva, már a háború után, amikor Anatolij Alekszejevics hazatért a fogságból, találkoztam vele és lejegyeztem elbeszélését. Most idézek ezekből a jegyzetekből, amelyeket felfrissítettem egy viszonylag nem régi beszélgetéssel:

– Mikor hagytad el Dicksont?

– Augusztus 24-én reggel. Sajnos, hétfőn.

– Mi az, babonás vagy?

– Nem – mentegetőzött Kacsarava. – Egyébként várni akartam keddig, nem volt különösebben sürgős. De parancsot kaptam az indulásra.

– Ki maradt a kikötőben?

– Szerintem a kikötő üres volt, nem emlékszem.

– Tudtad azt, hogy a Kara-tengeren ellenséges portyázó tartózkodik? Minyejev mondott valamit neked?

– Nem. Mint mindig, nyugodt lélekkel futottam ki a tengerre. Irány a Mona-szigetek. A fedélzeten 104 ember: a személyzet, egy katonai osztag és utasok.

– Úticél?

– Szevernaja Zemlja északi csücske. Ott új telelőállomást kellett nyitnom. Beluhi-szigethez közeledve próbariadót tartottunk. Medvegyev főtüzér nem hagyott nyugton bennünket. Borús, időnként ködös idő volt. Ebéd után kajütömbe mentem. A nyitott ablakon keresztül egyszer csak Alekszejev jelző hangját hallom: „Hajó körvonalait látom!"

A parancsnoki hídra szaladtam és felkaptam a látcsövet. A láthatáron elmosódott folt. A távmérőben jól meg lehetett különböztetni egy hadihajó körvonalait. Pontosan kirajzolódtak a lövegtornyok. Kiadtam a vezényszót: „Harci riadó, mindenki a fedélzetre! A legnagyobb sebesség!"

– Beluhi-szigetre?

– Igen.

– Mit éreztél abban a pillanatban?

– Tudod, Kosztya, megijedtem. Lábam elnehezedett. Fejem azonban tiszta volt. Hol rejtőzzem el, hogyan mentsem meg a hajót, mit csináljak? És még egy gondolat: mi van „Kraszin"-karavánnal, hiszen csak nemrég hagyta el Dicksont? Lehet, hogy már nem létezik?

Ezalatt a harci őrhelyek sorban jelentették készenlétüket.

Az ismeretlen hajó gyorsan közeledett, szemlátomást nőtt. Sebessége a miénk háromszorosa. Öt mérföldről figyelmeztető lövést adott le. Fényszórójelekkel kérdezte: „Kik vagytok, hova mentek, jöjjetek közelebb."

Azonnal rádiótáviratot küldtem Dicksonnak, hogy Beluhi körzetében felfedezett bennünket egy ismeretlen nemzetiségű cirkáló, kérdezik, kik vagyunk és hova megyünk.

Rádiósaink nagyszerűen tartották az összeköttetést. A válasz szinte pillanat alatt megérkezett: „Ne közöljék. Minyejev." Természetesen én magam is tudtam, hogy nem szabad közölni.

Sarsavin rádiós, amikor a táviratot hozta, ezt mondta: „Zavarja

az adónkat ez a hajó, valószínűleg ellenséges." – „Térjen át más hullámhosszra."

És szemaforjelzéssel megkérdeztem a hajót: „Kik önök és milyen nemzetiségűek?"

A cirkálón újra kigyulladt a fényszóró: „Sisijama." Majd parancs következett: „A rádióállomás szüntesse be működését, állítsák le a gépeket, adják meg magukat."

„Sisijama?" A cirkáló azonban felvonta a fasiszta zászlót és újabb hosszú lövést adott le.

Elhatároztam, hogy felveszem a harcot. Kiadtam a parancsot: tűz!

A „Szibirjakov" ezalatt teljes sebességgel folytatta útját cikcakkban Beluhi-sziget felé. Abban reménykedtem, hogy a sziget mögött menedéket találok a gránátok elől, vagy egy sekély szakaszra leviszem a hajót. Az ellenséges portyázó fedélzete tele volt emberekkel. Mindenki előjött, hogy lássa, miként adja meg magát a szovjet hajó. Mi ködfüggönyt húztunk.

Amikor tüzérségünk tüzet nyitott a fasisztákra, a ködön keresztül azt láttam, hogy a cirkáló fedélzete kiürült.

A ködfüggöny egy ideig segített, de az ellenség már belőtte magát. Az első találat elvitte az előárbocot és megrongálta a rádióállomást. Áttértünk a szükségadóra. A második gránát a tatot találta, használhatatlanná tette a hajó farán levő ágyúkat, az egész kezelőszemélyzet, mintegy harminc ember, elpusztult (a cirkáló legnagyobb űrméretű gránátja több mint 300 kg volt). A harmadik gránát az orrfedélzeten csapódott be, felrobbant a benzin. A hajó orrán kutyák és szánok voltak. A ködfüggönyhöz most már a hajó füstje és tüze is hozzájárult. A negyedik gránát a csónakfedélzetet találta és a kazánházban robbant.

– A bal kazán üzemképtelenné vált, áldozatok vannak – közölte velem telefonon Nyikolaj Bocsurko gépész. – De még mindig haladtunk a sziget felé.

– Mire gondoltál eközben? – kérdeztem izgatottan, magam elé képzelve ennek az egyenlőtlen harcnak a szörnyű képét.

– Arra, hogy minél drágábban adjuk az életünket. Felindult állapotomban nem gondoltam a halálra. Észrevettem, hogy néhány ember mentőcsónakba ült és lebocsátani készül. Egy robbanás

felborította a csónakot. Az emberek az égő tengerben kapálóztak. Sehogy sem tudtam segíteni rajtuk. Nem volt jogom megállítani a hajót. Ez nagyon fájt. Gyakran gondolok rájuk, álmomban látom őket.

A futva érkező első tiszt, Szulakov, jelentette: a társalgó kajütben megnyílt a segélyhely, dolgozik a mentőcsoport. Bátor ember, aki egy pillanatra sem vesztette el önuralmát.

Ismét eszembe jutott a dicksoni karaván. Vajon figyelmeztetik-e a mieink a fasisztára?

Újabb ütés a hajótesten, a hajó megremegett. És rögtön éles fájdalom: megsebesültem, minden összemosódott előttem, összeestem.

Amikor magamhoz tértem, egy aggódó hangot hallottam: „Hogy vagy, parancsnok?"

Zavarosan emlékszem, hogyan vittek a kajütbe. Valja Csernousz orvos fölém hajolt. De mit tehetett? Ő maga is súlyosan megsebesült.

Ismét elvesztettem az eszméletemet. Amikor magamhoz tértem, úgy tűnt, mintha a felső fedélzeten feküdnék. Lövöldözés nem hallatszik. Újra eszméletlen lettem, a gépterem bejáratánál tértem magamhoz. Tántorgó léptekkel odajött hozzám a másodgépész, aki szintén súlyosan megsebesült a hasán.

Úgy látszik, én is elestem. Pavlovszkij fedélzetmester átlépett rajtam, de amikor észrevette, hogy a szemem nyitva van, megkérdezte: „Élsz, kapitány?"

Én valószínűleg felnyögtem. A fedélzetmester betakart vattakabátjával. Arra, hogy hogyan tettek a mentőcsónakba – nem emlékszem. Valakinek a térdén tértem magamhoz. Láttam, amint a „Szibirjakov" süllyed, orrával elmerül a vízben. A zászlót leverték a csonkarúdról, de valaki a hajó farán felvonta.[1]

Később elmondták, hogy amikor a parancsnoki hídról közölték a gépházzal, hogy „A kapitány halott", Bocsurko főgépész felment a kajütjébe, kiivott egy üveg vodkát és elment kinyitni a fenékszelepet. A hajóval együtt süllyedt el.

[1] Az ellenséges cirkáló parancsnokának jelentése szerint a „Szibirjakov" még ezekben a percekben is folytatta a tüzelést.

A fenékszelepet akkor nyitották ki, amikor már semmi remény sem volt a hajó megmentésére és arra, hogy elmeneküljünk az ellenség elől.

„Motorcsónak!" – kiáltott fel valaki csónakunkban. Ez a motorcsónak a cirkálóról jött.

Utána Pavlovszkij fedélzetmester hangját hallottam: „Ne mondjátok meg, hogy a kapitány velünk van."

Emlékszem, hogy a portyázó fedélzetén hordágyon feküdtem és filmeztek bennünket. A fájdalomtól hosszú időre elvesztettem eszméletemet. Amikor kinyitottam a szememet – sötét volt. Megkérdeztem: „Ki van itt?" – „Parancsnok, én vagyok, Szarajev." – „Hol vagyunk?" – „Fogságban, a cirkáló fedélzetén." – Szarajev nagyot sóhajtott. Aztán a műtőasztalon találtam magamat.

Utána elosztottak bennünket – külön helyezték el az egészségeseket és külön a sebesülteket. Bennünket, sebesülteket, Kotlov matróz látott el. A fogság harmadik napján elmondta, hogy a cirkáló lőtte Dickson kikötőjét.

„A fejünk feletti dörejre ébredtünk – mondta Kotlov. – A fedélzet megremegett az erős ütésektől. Fülkénkben megjelent egy tiszt, két matróz kíséretében. Egybe tereltek bennünket, és hosszú ideig ránk tartották a géppisztoly csövét. Az egyik gránát a fedélzeten közvetlenül felettünk robbant. A tiszt azt mondta, hogy egy »angol hajórajjal« állnak harcban. Amint a lövöldözés megszűnt, a cirkáló teljes sebességre kapcsolt, a hajó remegéséből éreztük a sebességet..."

Sok év múlva olvastam a „Scheer" parancsnoka jelentésének szűkszavú sorait és szemem előtt újra megelevenedett a hősi dráma.

Az erők teljesen nyilvánvaló egyenlőtlensége ellenére gőzösünk 76 milliméteres lövegeinek tüzével válaszolt.

A „Scheer" mindkét toronyból 280 milliméteres ágyúkkal tüzelt. Összesen 27 lövést adott le. A „Szibirjakov" 4 közvetlen találatot kapott, kigyulladt, megállt, süllyedni kezdett, de közben folytatta a tüzelést.

A cirkáló leeresztette a mentőcsónakokat, és az életben maradottakat kihalászta a vízből. Néhányan ellenálltak és elmerültek.

Mindez az ellenség beszámolójában olvasható. Még az ellenség is elismerte a szovjet hajó legénységének bátorságát.

1942. augusztus 2-én estefelé Dickson-sziget rádióállomása közölte a Kara-tengeren tartózkodó összes hajókkal, hogy a Hariton Laptyev-part körzetében egy ellenséges cirkáló tevékenykedik. Ez Minyejevnek az a rádiótávirata volt, amelyet aznap 16 órakor kapott meg M. G. Markov, a „Kraszin" kapitánya.

A dicksoni állomás a „Szibirjakov"-ot is hosszan hívta, de az már nem tudott válaszolni: a harcban három órával azelőtt üzemképtelenné vált rádiókabinja ...

A „Szibirjakov" elsüllyesztése után az ellenséges cirkáló újabb tevékenysége volt várható. Vajon hova megy? Északkelet felé, a Vilkickij-tengerszoroshoz, vagy valahová máshová? A teherhajókaraván és a kísérő jégtörők szörnyű veszélyben forogtak.[1]

Elképzelem azoknak az állapotát, akik ott voltak. Később elmondták, hogy a jégtörők és a teherhajók szívósan verekedték előre magukat a jégtáblák között, igyekeztek széttörni azt a dugót, amely elzárta a Laptyev-tengerre vezető utat.

Néhány órával a „Szibirjakov" pusztulása után a Cseljuszkin-fokon levő rádióállomás rejtjelzés nélkül közölte: „Füstöt látok a láthatáron."

A rádiósok minden hajón visszafojtották lélegzetüket. És mi is a törzsnél.

„Egy ismeretlen hajó árbocait látom" – folytatta Cseljuszkin.

De vakriadó volt. A hajóról kiderült, hogy a „Georgij Szedov", amely szintén parancsot kapott, hogy menjen a Vilkickij-tengerszoroshoz, és némán sietett teljesíteni a parancsot.

A veszély idején az összes gőzös, amelyeket egyáltalán nem készítettek fel a jégtáblák közti hajózásra, úgy viselkedett, mint a jégtörők. Végül is a közös erőfeszítések hatására a jég már nem bírta tovább, és megnyílt az út kelet felé. A „Kraszin"-karaván augusztus 28-án kiért a tiszta vízre. A „Szedov" is csatlakozott hozzá. A törzsnél örömujjongás támadt.

De mi van a „Szibirjakov" legénységével? Sorsuk nagyon nyugtalanított bennünket.

[1] Csak a „Scheer" kapitánya jelentésének nyilvánosságra hozása után derült ki, hogy a parancsnok, miután repülőgép, tehát „szem" nélkül maradt, attól félt, hogy beleesik a jég kelepcéjébe és nem ment be a Vilkickij-tengerszorosba.

Augusztus 27-én újabb baj szakadt ránk. Kora reggel az ügyeletes rádiósok keltettek fel – távirat érkezett Papanyin számára Dicksonról. A. I. Minyejev táviratozta meg az „Admiral Scheer" támadását. Emlékszem, a távirat egész oldalt tett ki. Aref Ivanovics részletesen leírta az eseményeket. Ezzel fejezte be: „A németek deszantot tesznek partra. Isten veled, Ványa. Minyejev."

Kissé csodálkoztam a Papanyinnak szóló szokatlan üzeneten és tüstént elindultam lakására a jelentéssel. Ivan Dmitrijevics, aki még félálomban volt, hosszú ideig olvasta a táviratot.

– Itt van, addig vártak, amíg... Még mindig pimaszkodik velünk a fasiszta. És ki a hibás? Konsztantyin Szergejevics, mit akar ez a Minyejev: „Isten veled, Ványa!" Mi van vele? Rendben van, megyünk a parancsnokhoz. – Papanyin gyorsan felvette a vászonzubbonyát, és az alvó város utcáin a Lenin-partra, a Balti Hadiflottilla törzsére hajtattunk.

Kissé előreszaladva elmondom, hogy az utolsó szavakat, amelyeken Papanyin is annyira elcsodálkozott, nem Minyejev írta. Ezeket a Dickson rádiósa írta hozzá a távirat szövegéhez barátjának, a mi főrádiósunknak, Ivan Prokopjevics Jevtyejevnek, és neki ki kellett volna húzni a szövegből. Jevtyejev azonban az adott pillanatban nem volt a helyén.

Sztyepanov altengernagy, a flottilla parancsnoka, szintén álmatlanul töltötte az éjszakát az asztalnál. Elolvasta a táviratot és meglehetős hidegvérűen fogadta.

– A portyázó most csapdában van – mondta Papanyin. – Zárják be jó erősen. – És teljes meggyőződéssel hozzáfűzte: – Feltehetően két nap alatt minden erőt n ozgósítottak. Ne vegyék le a szemüket róla, Sztyepanov elvtárs.

– Igyekszünk, Ivan Dmitrijevics, hogy ne iszkoljon el.

Miután a parancsnoktól visszatértünk, Papanyin parancsot adott nekem és Jevgenyij Matvejevics Szuzjumovnak, aki a törzsnél helyettesem volt, hogy menjünk a rádióállomásra, amely Arhangelszktól kb. 20 kilométerre volt. Az állomásra nem vitt jó autóút, ezért Ivan Dmitrijevics úgy intézkedett, hogy bocsássanak rendelkezésünkre egy mozdonyt. Az állomáson megbeszéltük, hogy Dicksonról minden híradás késedelem nélkül egyenesen eljusson hozzánk, mi pedig telefonon értesítjük Papanyint.

Ezen a napon még két táviratot kaptunk Minyejevtől. Ezek mindnyájunkat megnyugtattak. A kikötőben nem keletkeztek nagy károk. A cirkáló lövedékeitől csak a „Gyezsnyev" gőzös sérült meg, amiről kissé később beszélek. Az ellenség nem szállt partra a szigeten. Általában viszonylag könnyen megúszták, és ami a fő, a cirkáló visszafelé megy, nyugat felé.

Másnap Arhangelszkban ismét megszólaltak a légvédelmi szirénák. Junkersek támadtak, sok gyújtóbombát dobtak le. Ismét égtek a házak és a faraktárak.

Felötlött bennem az a gondolat, hogy ez a bombázás valahogy összefügg a „Scheer"-rel. Lehet, hogy a német parancsnokság el akarja terelni a figyelmet cirkálójáról? Lehet, hogy valahol megrekedt a jégtáblák között? Tiszta vízen, teljes sebességgel Dickson ágyúzása után 14 óra múlva kijuthatott a Kara-tengerről.

Az ellenséges hajó megsemmisítésére kiküldtünk néhány repülőgépet. Azt gondoltuk, hogy a portyázó póruljárt. Többet nem hallottunk róla. Amint később kiderült, a „Scheer" megkerülte a Zselanyija-fokot, és a jégtáblák mellett sietett kijutni a Kara-tengerről, ahol sírját lelhette volna. A Medve-szigetnél találkozott kísérő torpedórombolóival, és augusztus 30-án horgonyt vetett Narvik kikötőben. Az ellenséges tengeralattjárók azonban szeptember 9-ig sarki vizeinken maradtak.

A „Szibirjakov" szerencsétlenül járt legénységét majdnem a hajó egész útvonalán kerestük, bár elég pontosan ismertük azt a helyet, ahol a gőzöst megtámadták.

Természetesen kevés reményünk volt arra, hogy a „Szibirjakov" megúszta. De mi lett a legénységével és az utasokkal? Sorsuk még hosszú ideig rejtély volt számunkra.

A hajó pusztulásának feltételezett körzetébe kiküldtük a sarkvidéki hidrográfiai szolgálat kétárbocosait és a jégfelderítő repülőgépeket. Ezek a gépek egy teljes héten át mindennap felszálltak. De semmi eredmény. Valamennyi közelben levő sarkkutató-állomás figyelte a tengert és a szárazföldet. A bonyolult partvonal és a rengeteg kisebb-nagyobb sziget megnehezítette a keresést.

Azt reméltük, hogy a „Szibirjakov" legénységének sikerült legalább egy mentőcsónakot leereszteni és valahol partra szállni.

Több mint 10 nap telt el, amikor megtudtuk, hogy a Beluhi-

szigettől 25 mérföldnyire fekvő De-Colongue fokon dolgozó építőmunkások augusztus 25-én ágyúlövéseket hallottak és messze, a láthatáron láttak egy füstbe burkolózott hajót. Ez az információ lehetővé tette a kutatások összpontosítását.

Utána más sarkkutató-állomásokról is jelentések futottak be arról, amit találtak: a hullámok a hajóhoz tartozó üszkös fatárgyakat sodortak partra. Mi mindent ellenőriztünk és utána nem maradt kétségünk: a „Szibirjakov" elsüllyedt.

Egyik nyugtalanító este a törzsnél megjelent Nyikolaj Szergejevics Saripov. A „Georgij Szedov"-on ő volt a legfiatalabb közöttünk. Nyikolaj Szergejevics most igen félelmetesen nézett ki, tele volt aggatva fegyverekkel.

– Két zászlóaljunk van – mondta büszkén. – Az Északi Flotta segítsége Sztálingrádnak. Mind önkéntesek.

Hellyel kínáltuk és felelevenítettük a múltat. Észrevétlenül besötétedett.

– Hazamegyek az enyéimhez, Konsztantyin Szergejevics – mondta Saripov, miközben felállt az asztaltól. – Búcsúznom kell. A parancsnok 24 óráig adott kimaradást. Jó egészséget, kapitány, adja isten, hogy viszontlássuk egymást.

Összeölelkeztünk.

A dickson-szigeti események és a „Gyezsnyev" hőstettei

Amint ma tudjuk, az ellenség nagy jelentőséget tulajdonított Dickson-sziget elfoglalásának, vagy ha ez nem sikerül, legalább kikötőjét akarta tönkretenni. Az „Admiral Scheer"-nek meglepetésszerűen 180 embert kellett partra tennie a szigeten. A deszant célja: elfogni az északi-tengeri út nyugati szektora törzsének vezető állományát, felgyújtani a szénraktárakat, megsemmisíteni a rádióállomást és elvágni a Krasznojarszkkal való összeköttetést. A sziget helyőrsége

mindössze néhány tucat határőrből állt, a siker érdekében azonban a cirkálónak „tüzével támogatnia kellett a deszantot".[1]

Amikor az ellenséges cirkáló megjelent, a kikötőben csak három hajó tartózkodott. A kikötő külső horgonyzóhelyén állt a „Gyezsnyev" jégtörő gőzös; különféle rakománnyal, közte 250 tonna ammonittal nemrég érkezett meg Arhangelszkből a „Kara" gőzös, a Jenyiszejről pedig a „Revoljucionyer" érkezett és fűrészárut hozott magával.[2]

A nyugati szektor műveleteinek főnöke, A. I. Minyejev, ezeknek a hajóknak is megparancsolta, hogy menjenek a Jenyiszej-öbölbe, Golcsihi körzetébe és további intézkedésig tartózkodjanak ott.

Egy órával az ellenség betörése előtt Dickson ritka békés, mondhatni idillikus képet mutatott.

„Az éjszaka csendes és derült volt – írta később Minyejev. – A nyugodt tenger tükörként csillogott. Bár a nap már lement, még világos volt. A tenger felett ritkás köd terjengett. A láthatár alól kitörő fénysugarak a ködöt rózsaszínűre festették és ettől a víz is rózsaszínűnek látszott, mintha karmint öntöttek volna rá . . . "

Augusztus 27-re virradó éjjel a tengert figyelő ügyeletes a ködben egy nagy, nyilvánvalóan hadihajót észlelt, amely a sziget felé tartott. A beijedt ügyeletes felhívta N. A. Jeremejevet, a tengeri hadműveletek törzsfőnökét. Azonnal elrendelték a riadót.

A „Scheer" bement a Dickson- és Vern-szigetek közti szoros külső horgonyzóhelyére, mély merülési hajó létére elfoglalta a legalkalmasabb és legbiztonságosabb helyet és azonnal leadott egy össztüzet.

Pontosan fél perc múlva a „Gyezsnyev" ágyúi viszonozták a tüzet. Újabb egy perc múlva eldördültek a partvédő üteg 152 milliméteres ágyúi és a „Revoljucionyer" ágyúi.

N. M. Kornyakov főhadnagy két tarackból álló ütege egy keskeny gránitplatón volt tüzelőállásban, amely a dicksoni kikötő fő horgonyzóhelyét összekötötte a parttal. Az ütegnek 12 kezelője volt.

Az ellenséges portyázó első össztüze megsebesítette Kornyakovot

[1] *R. S. Steenson:* Az északi-tengeri út. Koppenhága, 1957.

[2] Egyes publikációk – helytelenül – még a „Kujbisev" gőzöst is említik.

és I. P. Szauljakot, a második löveg lövegvezetőjét. De mindkettő a harc végéig a lövegek mellett maradt.

Az ellenség visszaverésében segítettek a munkások, a népfelkelő-osztag harcosai. Szergej Korobov kommunista gépkocsivezető a repeszdarabok záporában tolta helyre gépkocsijával a lövés után hátrafutó tarackokat. Tamara Lobanova, Galina Nazarova és más lányok a lőszert hordták és bekötözték a sebesülteket.

Bátran viselkedtek a sziget telelői és a kikötőmunkások. Dickson pártszervezetei vállalták a fő felelősséget a védelem megszervezéséért, és felkészültek egy ellenséges hajóról partra szálló esetleges deszant visszaverésére. Azonnal megalakították a deszantelhárító-osztagokat, felszerelték őket több tucat puskával, két golyószóróval és kis méretű páncéltörő ágyúkkal. Az osztagok parancsnoka a szigeten I. A. Szidorin, a sarkkutató-állomás főnöke, a kikötőben pedig Sz. A. Satov, a politikai osztály főnöke lett.

A tundrán, úgy 10 kilométernyire még korábban építettek egy élelmiszer- és fűtőanyagraktárt. Ugyanott volt egy mozgó rádió adó-vevő készülék is. A bázist felkészítették arra az esetre, ha el kellene hagyni a kikötőt és vissza kellene vonulni a tundrára. A szigetlakóknak a kontinensre való visszavonulását az osztagoknak kellett fedezniük.

Szerencsére, erre nem volt szükség.

A „Scheer", miután váratlanul a nehéz partvédő lövegek és a két gőzös tüzébe került, elkotródott a kikötőhelyről és beljebb húzódott a tengeren. Helyzetváltoztatása közben a cirkáló elszámította magát és ismét Kornyakov ágyúinak hatáskörletébe került. Miután közvetlen találatot kapott, ködfüggöny leple alatt végleg elhagyta a csatateret.

Meendsen-Bolken, a cirkáló parancsnoka, harci útjáról szóló jelentésében ezt írta: „Nem kis csodálkozásomra, váratlanul tüzet nyitott a 150 milliméteres ágyúkból álló partvédő üteg. Ennek következtében le kellett mondani a deszant partratételéről."[1]

Lám, mit tett Ivan Dmitrijevics Papanyin előrelátása! Ki tudja, hogy végződött volna a cirkáló támadása, ha a szigeten nincsenek ágyúk!

[1] *R. S. Steenson:* Id. mű.

Pontosan és szervezetten tevékenykedett a „Revoljucionyer" legénysége, amelynek kapitánya F. D. Panfilov volt. Az ellenség első gránátja a hajótól nem messze robbant, a következő kettő pedig a parancsnoki hidat találta, megrongálta a kormányosi és kormánykabint, mindkettő kigyulladt. A tengerészek önfeláldozóan oltották a tüzet, anélkül, hogy az ágyúzást abbahagyták volna. Panfilov kapitánynak még előzőleg eltörött a lába, de tovább irányította a kommandó munkáját.

A gépészek, V. L. Makarin vezetésével mindent kiszorítottak a hajtóművekből, amit csak lehetett, s a hajó kikerült az ellenséges lövegek hatáskörletéből és elrejtőzött a Szamoletnaja-öbölben.

A teljesen fegyvertelen „Kara" legénysége, G. Sz. Mirosnyicsenko kapitánnyal az élen nem ismerte a félelmet. A hajó nagyon meg volt rakva, igen mélyre merült, alig látszott ki a kikötőből. Ezért a cirkáló figyelői először nem is vették észre.

A harc kellős közepén, miközben egymás után robbantak az ellenség gránátjai, a kikötő-parancsnokság motorcsónakja odajárt a „Karа"-hoz és megparancsolta a kapitánynak, azonnal vezesse el a hajót a kikötőből és haladjon a part mentén felfelé a Jenyiszejen.

„A gránátszilánkok az egész hajót elárasztották, különösen a hajó farát – olvassuk a kapitány útijelentésében. – A víztartály kilyukadt. A hajó orráról és faráról ködfüggönyt vontunk, nehezen lélegeztünk, mindenki felvette a gázálarcot. A »Karа«-t nagy nehezen kivittük a veszélyes zónából." És mindezt puskaporos hordókon (a hajón 250 tonna robbanóanyag volt), úgyhogy minden percben az a veszély fenyegette őket, hogy a levegőbe repülnek.

Külön szeretném kiemelni a „Gyezsnyev" hőstettét.

A hajót négy közepes és sok kisebb űrméretű gránát közvetlen találata érte. A vízvonal alatt két lék volt. Használhatatlanná vált a távmérő és a géppuska, két ágyú megsérült. A kis kommandóból heten meghaltak, harmincan megsebesültek.

A „Gyezsnyev" a nagy sérülések ellenére folytatta a tüzelést. Ködfüggönyt fejlesztett és eltakarta a kikötőt. Az egész személyi állomány vakmerő bátorsággal tevékenykedett.

A. Sz. Giduljanov, a hajó kapitánya ezalatt a parancsnokságnak egy másik utasítását hajtotta végre és nem volt a fedélzeten. Szergej Alekszandrovics Krotov az első tisztet helyettesítette, és nagysze-

rűen viselkedett a harcban. Kezén-lábán megsebesült, de nem hagyta el a parancsnoki hidat.

K. I. Sztyepin főhadnagynak, a tüzérség parancsnokának jelentése alapján elmondom a harc lefolyását.

Az olvasó még emlékszik arra, hogy a „Gyezsnyev" azonnal tüzet nyitott, amint az ellenséges portyázó eléggé megközelítette a szigetet. Az ellenség „megosztotta" tüzérségét: egyik része a kikötőt lőtte, a másik a vakmerő gőzösre összpontosította tüzét.

Az ellenség első gránátjai nem találtak. De a mi tüzéreink ellőtték a cirkáló előárbocának távmérőhídját. A partvédő lövegek felgyújtották az ellenséges cirkáló farfedélzetét.

A „Gyezsnyev" mellett gránát robbant. Repeszdarabjai kopognak a parancsnoki hídon, a felépítményen és a fedélzeten. Megsebesül Krotov, a parancsnok munkatársa. Egy nagy űrméretű gránát a negyedik ágyú kezelőinek nagy részét harcképtelenné teszi. A súlyosan megsebesült Karagajev parancsnok helyére Andrejevics, az első irányzó áll; a maga helyére Asztahov vörös matrózt állítja.

A „Scheer" egyik lövedéke a vízvonal felett átüti a hajó bal oldalát, áthalad a harmadik hajóűrön és a vízvonal alatt a jobb oldalt is átüti. A hajó gyomrába kezd benyomulni a víz.

Majorov vegyész működésbe hozza a ködfejlesztő szerkezetet, a hátsó fedélzeten begyújtja a füstpatronokat, utána szilánkesőben felkapaszkodik a fővitorlaárboc keresztfájára, ahol másik posztja van és ott is begyújtja a patronokat. A gőzös ködfüggönyt húz.

A cirkálót az orrán még egy találat éri. Elindul és fordulni kezd a tenger felé.

A „Gyezsnyev"-en Szuszlov irányzó meghal, Gyerov irányzó megsebesül, de mindaddig folytatja az irányzást, amíg annyira el nem gyengül, hogy összeesik az ágyú mellett. Lukjanov lövegvezető elküldte a lőszerhordót, hogy egészítse ki a készletet, ő maga pedig tovább tüzel az ellenséges hajóra.

A nyolcas lövegnél minden kezelő megsebesül, de mindenki a helyén marad. Mellettük egy gyújtógránát ég. Kacman és Pupancev a tengerbe hajítja.

A parancsnoki hídon a kapitány munkatársa másodszor is megsebesül. Egyik térdére ereszkedve a távírónál marad és tovább irányítja a hajót!

A „Gyezsnyev" jobb oldalára dőlve a Szamoletnaja-öbölbe távozott. Megkezdték a sérülések kijavítását. A hajó oldalain több nagy és mintegy 75 kis lék feketéllett. 120 lyukat számoltak meg a felépítményeken és mintegy 200-at a kéményben és a szellőztető csövekben.

A néhány perces harc alatt az ellenséges bandita mintegy 100 főkaliberű és körülbelül 350 egyéb nagykaliberű gránátot lőtt ki. Miután azonban a partról és a hajókról alaposan megkapta a magáét, az acélóriás jobbnak látta eltakarodni.

Büszkén emlékezem meg a dickson-szigeti hőstettekről. A harc valamennyi résztvevőjének szívóssága és bátorsága minden dicséretet megérdemel. Mindnyájan igazi szovjet embereknek bizonyultak, a nehéz percekben mindvégig teljesítették kötelességüket.

Több alkalommal jártam a Dickson-szigeten. A háború előtt, az 1937. évi expedíció előtt a „Szadkó"-n mentem oda. A magas, sziklás sziget a térképen patkó alakú, amelynek domború része nyugat felé néz. A szomszédos Konusz-sziget partján szénrakodóhely és kikötő épült.

Amikor a köves parton levő rádióközpont magas antenna árbocait néztem, önkéntelenül is Fridtjof Nansennak az az elbeszélése jutott eszembe, hogy 1893-ban elhaladt a lakatlan Dickson-sziget mellett és arról ábrándozott, hogy jelt ad magáról hazájának. Egy kőrakás alatt postát akart otthagyni – talán egy kapitány megtalálja és elviszi Norvégiába. De utóbb meggondolta: ugyan kicsoda vetődik oda, és mikor . . .

Nem érdektelen, hogy a Dickson-sziget a régi térképeken Kuzkin néven szerepel, akárcsak az öböl. Ez az ismeretlen Kuzka feltehetően bátor orosz tengerész lehetett, mert még egy nagy szigetet is elneveztek róla. Kuzkin új nevét a XIX. század legvégén kapta.

Az északi tengeri út a háború előtti években egyre forgalmasabb lett és megnőtt a dicksoni kikötő jelentősége. Az északi partok mentén tucatszámra mentek a hajók nyugatról keletre és visszafelé. Sok ezer tonna rakományt szállítottak a legrövidebb és legolcsóbb tengeri úton Jakutijába, a Jenyiszej, a Lena és a Kolima partjaira. Visszafelé folypátot vittek Amdermából, fát Igarkából és prémeket Tyikszíből. Hidrográfiai hajók jártak-keltek a kontinens partja és a számos sziget között és pontosították a hajózási térképeket.

Természetesen Dicksont a szó teljes értelmében még nem lehetett kikötőnek nevezni. De zárt és nyugodt hely volt. A gőzösök itt feltölthették szénkészletüket, kijavíthatták sérüléseiket, átvizsgálhatták gépüket.

Negyvenkettő augusztusában, amikor jelentést kaptunk a banditák támadásáról, anélkül, hogy a térképre néztem volna, rögtön magam elé képzeltem a fekete, köves szigetet.

Ebben a fejezetben közismert dolgokról beszéltem, amelyekről valami már a sajtóban is megjelent. Amikor azonban elkezdtem írni visszaemlékezéseimet, mindent elolvastam, ami e tárgyban megjelent és beszélgettem emberekkel, s arra a megállapításra jutottam, hogy a szigetiek és különösen a „Gyezsnyev" emberei hőstetteit nem méltattam úgy, ahogy azt megérdemelték.

Azt sem szabad elfelejteni, hogy a „Gyezsnyev" legénysége zömmel kereskedelmi tengerészekből állt és a hitlerista flotta hivatásos katonái ellen harcoltak.

A PQ-18 hajókaraván a tengeren és Arhangelszkban

Szeptember 1-én éjfél előtt egy órával Arhangelszkban megszólaltak a légvédelmi szirénák. A bombázógépek áthatoltak az elhárításon. A támadás éjjel egy órakor ért véget.

Reggel láttam, hogy a kórházzá átalakított Fatechnikai Intézet épülete romokban hever. A bomba négy emeletet ütött át és az előcsarnokban robbant.

A sebesültek között sok volt az áldozat. Tűz keletkezett. A tengeri vontatók kitettek magukért, amelyeket a múlt évben fecskendőkkel és tűzoltótömlőkkel szereltek fel. Csak ezeknek a hajóknak a segítségével sikerült eloltani a kórházzá átalakított intézetet.

A Dvina bal partján a második fatelep mögött kigyulladt a folyami hajók faraktára. Égett a parton felgyülemlett fahulladék. Hosszú ideig fojtó füst terjengett.

A tőzegmocsár, amelyre a város épült, nem tette lehetővé óvóhelyek ásását, és sok lakos védetlenül maradt. Viszont a mocsaras talajba becsapódó bombák néha nem robbantak fel, ami miatt sok épület megmenekült.

Szeptember 5-én a hitleristák bombázás közben ejtőernyősöket dobtak le a terület primorszki, holmogorszki, kargopolszki és konosi járásában.

Az északi út 941. kilométerénél két vasúti kitérőállomás között megrongálták a vonalat. Maklakov mozdonyvezetőt géppisztolysorozat ölte meg, és aknarobbanástól megsérült a kisiklott vonat őrségének egyik harcosa.

Négy ejtőernyős önként jelentkezett az NKVD (Narodnij Komisszariat Vnutrennih Gyel – Belügyi Népbiztosság) szerveinél, és magával vitte a diverziós utasítást, amelynek címe „Feladat az arhangelszki irányban". Ebből világos volt: az ellenség mindent elkövetett, hogy megbénítsa északi kapuinkat, amelyeken keresztül a védelmi célokat szolgáló rakományok érkeztek.

Szeptember elején értesültünk róla, hogy Izlandból elindult a PQ–18 hajókaraván. Ebben volt a „Sztálingrád" is, amelyet én vártam.

Churchill Sztálinhoz intézett szeptember 7-i üzenetében az alábbiakat közölte:

„A 40 hajóból álló PQ–18 konvoj kifutott. Minthogy nem küldhetjük nagy hajóinkat a partvidéki támaszpontokról felszálló ellenséges repülőgépek hatókörébe, torpedórombolókból álló hatalmas támadóerőket jelölünk ki, amelyeket az ellenség hadihajói ellen fogunk felhasználni, ha a Medve-szigettől támadnak bennünket. A konvojnak a légitámadásokkal szembeni védelme céljából a kísérőhajókhoz egy éppen most elkészült kisegítő repülőgép-anyahajót is beosztunk. Továbbá tengeralattjárókból erős reteszt állítunk a konvoj és a német támaszpontok közé. A német hadihajók támadása azonban továbbra is komoly kockázatot jelent."[1]

Szeptember 11-i információink: a hajókaraván szerencsésen halad.

Szeptember 13-án Arhangelszkből elindult Izlandba a 15 hajóból

[1] Sztálin üzenetváltása... 77–78. old.

álló QP–14 konvoj. Parancsnokává az angol Dowdingot nevezték ki, aki korábban a PQ–17 parancsnoka volt.

Szeptember 14-én az angol misszió közli, hogy az előző napon a Medve-szigettől nyugatra 120 mérföldnyire ellenséges tengeralattjárók és repülőgépek támadást intéztek a PQ–18 ellen. Tíz teherhajó elsüllyedt

Másnap megtudtuk, hogy a „Sztálingrád" is a megtorpedózott hajók között volt.

Papanyin először semmit sem mondott nekem a „Sztálingrád"-ról, de egész nap mérgesen járkált és mindenkit lehordott, aki az útjába akadt.

Mindnyájunk idegei pattanásig feszültek. Szeptember 14., 15. és 16. – szüntelen támadások a PQ–18 ellen. Szeptember 17-én Északi Flottánk átvette a karaván őrzését. A szövetséges hajókíséret nagy része csatlakozott az Arhangelszkből Izlandba tartó QP–14 karavánhoz és átvette hajóinak őrzését.

A PQ–18 most egy kilométer hosszúságú oszlopban haladt. A Kanyin Nosz-foknál az ellenség még egy kísérletet tett a karaván megsemmisítésére.

Először a tengeralattjárók indultak támadásba, de a fedezőhajók elkergették őket. Utánuk négymotoros torpedóvető repülőgépek következtek, amelyek mélyrepülésben repültek. Velük egyidőben a felhők mögül előbukkantak a bombázó repülőgépek. A karaván hajóinak tüze olyan erős volt, hogy az ellenség repülőgépei kénytelenek voltak megfordulni, miután vaktában ledobták bombáikat és torpedóikat.

Kanyin Nosznál a harc 2 óra 25 percig tartott. A karaván elvesztette a „Kentucky" teherhajót. Ebben a harcban a karavánt az angolokkal együtt védelmezték az Északi Flotta hajói. A szovjet haditengerészek hősiesen viselkedtek és dicsőséget szereztek maguknak. De a szovjet és a szövetséges teherhajók is bátran visszaverték a támadásokat, osztagaik tűz alatt tartották az útvonalat.

Szeptember 19-én este a karaván megjelent a szeverodvinszki kikötőnél. Miután a hajók megérkeztek Mudjug-sziget horgonyzóhelyére, úgy látszott, hogy az út véget ért: a hajókat átadták az arhangelszki kikötőnek.

Ámde bosszúságunkra a szél tízes erősségűre fokozódott és fel-

verte a hullámokat. Ilyen időben lehetetlenség volt felvenni a révkalauzt. A szél csak huszadikán éjfélre csillapodott le.

A szövetséges hajók már nagyon szerettek volna kikötni, ezért V. A. Mironov, a kikötő kapitánya elhatározta, hogy elvezeti a hajókat. De újabb balszerencse következett. A hajók merülését sós, sűrűbb vízre számították, ezzel szemben a Berezovij deltáján gyakorlatilag édes a víz. A teherhajók nagyok, merülésük a végső határon van, s ez édes vízben még nagyobb lett. Nemsokára a bejárati csatorna jobb ívénél leült egy teherhajó és utána a bal ívnél három.

Délután 4 óra körül ellenséges bombázógépek repültek be. Fedezet már nem volt, a hajók csak saját ágyúik tüzével védekeztek. A Junkersek ellen felszálltak vadászaink. Ebben a támadásban a fasiszták két repülőgépet vesztettek.

A kikötő kapitánya a nyolcas jégtörőn azonnal a bajba jutott teherhajókhoz sietett. Az üzemanyag átszivattyúzására elindította a „Bug" gőzöst. Uszályokat vontattak hozzájuk, és megérkeztek a kikötőmunkások brigádjai. A helyzetet az bonyolította, hogy valamennyi teherhajón egyéb rakomány mellett robbanóanyag is volt.

Egy óra múlva megérkezett A. Sz. Budanov, a területi pártbizottság titkára és G. N. Gyikoj, a kereskedelmi kikötő főnöke. Úgy döntöttek, hogy mindenekelőtt a robbanóanyagot rakják be az uszályokba. Ezzel két célt értek el: a hajók megkönnyebbültek, és a szörnyű rakományt biztonságos távolságra szállították.

A szövetséges teherhajók legénysége derekasan viselkedett, segített rakodómunkásainknak. A tengerészek csak egy hajón jelentették ki, hogy kimennek a partra és addig nem térnek vissza, amíg robbanóanyag van a fedélzeten. Csak a kapitány, a főgépész és a steward maradt a hajón. Nem volt mit tenni. Saját embereinket kellett a csörlők mellé állítani.

Hét órára csillapodott a szél. A horgonyzóhelyre kifutottak a halászgőzösök, és minden teherhajóra révkalauzt tettek. A harcokban megtépázott tengeri csavargók elindultak Arhangelszk kikötője felé.

A csatornánál egész éjjel folyt a munka. Reggel kiszabadítottak két megfeneklett teherhajót, másnap még egyet és este az utolsót.

Azért beszéltem mindenről olyan részletesen, hogy bemutassam, milyen körülmények között kellett dolgoznia az arhangelszki ke-

reskedelmi kikötő kollektívájának. A szorgos kikötőmunkás gyakran keményen dolgozott és veszélyben forgott az élete.

Szeptemberben a fasiszták még több ízben bombázták Arhangelszket. Mindig éjjel. De most már egyre kevesebb repülőgép tudott áttörni a városhoz. A Moszkvából küldött légvédelmi tüzérek nagyszerűen tevékenykedtek. A lakosok pedig megtanulták, hogyan kell elbánni a gyújtóbombákkal. De vajon lehet nyugodtan hallgatni a zuhanóbombázók vijjogását és a leeső bombák sípolását?

A sarkvidék telelőhelyein is feszült volt a helyzet.

Ezekben a szárazföldön és tengeren egyaránt izgalmas napokban Vszevolod Nyikolajevics Szkvorcov, egy sarkkutató-állomás rádiósa naplót vezetett. Néhány sort idézek belőle:

„Augusztus 31. A háború elérte a sarkvidéket. A tél ebben az évben olyan korán közeledik, nem lehet elhinni, hogy még augusztus van. Három napja még igazi téli hóvihar tombol. Petróleumunk egyáltalán nincs. Megpróbálunk a mécsesekben naftát vagy fókazsírt égetni. Egyelőre gyertyával világítunk, de az is kifogyóban.

Szeptember 5. Hóvihar. A napok gyorsan rövidülnek. Kivittünk egy kevés élelmiszert és az állomástól távol leraktuk arra az esetre, ha támadás érne bennünket.

Szeptember 8. Reggel a rádióban Ujegyinyenyija-sziget néhány mondatfoszlányát hallottuk a rádióban: »A rádiókabint gránátok találták, a szükségadóval dolgozom . . .« A Cseljuszkin-foknak arra a kérdésére, hogy vannak-e áldozatok Ujegyinyenyija-szigeten, ezt válaszolja: »Egyelőre minden ember sértetlen.« A fasiszta kalózok újabb támadása a védtelenek ellen.

Állomásunkat megközelítette egy medve. Megöltük. Most van friss húsunk.

Szükségkészletünket feltöltöttük meleg ruhával, fegyverrel és különféle apróságokkal.

Este rádión hallottam, hogy a Pravda-szigeten a hullámok egy fedélzetdarabot vetettek partra, gránátszilánkokat találtak. Vajon a »Szibirjak« maradványai? De mi van az emberekkel? Ma Kaminszkij a part mentén Uszty-Tajmirtól Sztyerlegovig repült. Eredménytelenül. Úgyszólván nincs remény arra, hogy megtaláljanak valakit. Már majdnem két hét telt el. Átkozott fasiszták!

Szeptember 9. Ma reggel az Ujegyinyenyija ismét jelentkezett az

éterben. Jelentette feletteseinek, hogy szeptember 8-án 05 óra 30 perckor egy ellenséges tengeralattjáró fél órán át lőtte az állomást, 50 gránátot lőtt ki. Megrongálódott egy lakóház, a rádiókabin és az istálló. Emberek nem sérültek meg. Mi szintén nagy ütemben készítjük elő a szükségadót, az állomástól távol helyeztük el, hogy támadás esetén legyen összeköttetésünk.

Erősödik a vihar, a barométer süllyed. Késő este ütéseket hallottunk a falon. Kirohantunk. Kiderült, hogy egy óriási hullám gördült át a partszegélyen és rázúdult házikónkra. A ház és a szikla között egy sebes vizű folyó. A hullámzás óriási jégtorlaszt, jéghegyet vetett ki a partra – jó volna, ha édes jég volna, de így sehol sem lehet vizet szerezni, a hó egészen sós lett.

Szeptember 10. A szél elcsendesedik, az egész szorost elborította a jég. Az állomás szánalmasan néz ki, mint vihar után. Az egész területet apró jégdarabok borítják, szanaszét benzineshordók, deszkák és ládák hevernek. A vihar a medvebőröket letépte a tetőről és messze elvitte. De általában könnyen megúsztuk, mindenki ép, és ez a legfőbb.

Szeptember 11. Tegnap és ma takarítottunk.

Szeptember 15. A mai napon a dickson-szigeti rádióközpont elkezdte a normális munkát. Úgy látszik, felszámolták a fasiszta cirkáló támadásának következményeit . . . "

Nem sokkal a PQ–18 megérkezése után találkoztam Anatolij Nyikolajevics Szaharovval, a „Sztálingrád" kapitányával.

A sovány, alacsony termetű, fekete hajú Anatolij Nyikolajevics, régi barátom – igazi tengerész, egyenes jellemű, független ember.

Emlékszem, hogy 1940 januárjában jégtörő nélkül, hogyan tört át a „Sztálingrád"-on a Grönlandi-tengeren sodródó „Georgij Szedov"-hoz, értékes szenet hozott az üres bunkeroknak.

Most Szaharov kapitány részletesen elmondta a PQ–18 hajókaravánnal történt eseményeket.

A Reykjavíkban a Szovjetunióba való elindulásra várakozó hajók legénysége ismerte a PQ–17 konvoj sorsát. A berlini rádió orosz nyelven közölte Hitler hencegését: „Nagy-Németország sikeresen tart fenn a történelemben példátlanul álló tengeri blokádot a Barents-tengeren az Északi-foktól (Nord Cap) a Svalbardig. A jövő-

ben Angliából vagy Amerikából egy hajót sem fogunk átengedni Oroszországba."

És íme – egy újabb nagy hajókaraván. Augusztus végén valamennyi súlyosan megrakott teherhajó együtt volt a kikötőben. Angolok és amerikaiak – zömmel liberty és victory típusúak. Szovjet hajók is várakoztak a kíséretre: a „Sztálingrád", a „Petrovszkij", a „Szuhona", a „Tbiliszi", az „André Marty" és „Komilesz".

Szeptember első napjaiban Fraser angol tengernagy parancsnoksága alatt megérkezett Reykjavíkba a szövetségesek hajóraja. Valamennyi teherhajó kapitányát a „Duke of York" sorhajó fedélzetére hívatták – tájékoztatták őket a haladás rendjéről. Fraser hetven év körüli öregember. Az értekezleten nem tengerész egyenruhában jelent meg, hanem rövid, fekete zakóban, puha nemezcsizmában, és inkább papra hasonlított, semmint egy tengernagyra.

Az értekezlet után tudomásunkra hozták a teherhajók pontos állományát. Kijelölték a sebességet – 10 mérföld, ami több volt, mint a PQ–17-nél, és közölték, hogy a hajók szorosabban felzárkóznak egymáshoz.

Az utolsó előkészületekben még eltelik néhány nap, és a „Duke of York"-on felszáll a „Horgonyt felszedni" jelzés. Szeptember 7-én mind a 40 teherhajó felsorakozott a menet előírt rendjébe és elindult.

Sok tengerész szíve nyugtalan volt. Különösen a robbanóanyagot szállító hajókon és a tartályhajókon.

Szeptember 10-ig borús volt az idő, az égen sűrű felhők, időnként köd. Szeptember 12-én egy ellenséges bombázógép próbált áttörni a hajókhoz, de elkergették.

Szeptember 13-án megtorpedózták a „Sztálingrád"-ot és az „Elsworth" angol hajót. Mindkettő az első oszlopban haladt. Feltételezhetjük, hogy a fasiszta tengeralattjárók a sodródásban elrejtőztek a víz alatt, és ezért nem fedezték fel őket a tengeralattjáró elhárító hajók.

A torpedó a „Sztálingrád" gépházát és a szénkamrákat találta el. A szolgálatban levő gépészek és fűtők azonnal meghaltak. A hajó gyomrában 500 tonna ammonál volt, de nem robbant fel. A halálosan megsérült hajó mintegy 4 percig maradt fenn a vízen úszva.

– Miután a jobb szárnyról megszemléltem a léket – mondta A. N. Szaharov –, rögtön felfogtam, hogy perceink meg vannak szám-

lálva. Kiadtam a parancsot: „A legénység és az utasok hagyják el a hajót." Utána a gőzkürt húzóját a korláthoz kötöztem. Hosszan elnyújtott, panaszos hang szállt a tenger felett, amíg a parancsnoki hidat el nem nyelték a hullámok.

– Mit gondoltál akkor? – kérdeztem.

– Hála a sorsnak, hogy nem robbant fel a hajó gyomrában levő robbanóanyag vagy a kazánok.

– Sok ember pusztult el?

– Körülbelül a hajón tartózkodók egyharmada. Azokat, akiknek sikerült elhagyniuk a hajót, majdnem mind megmentették. Meghalt Fjodorov, a politikai helyettes, aki irányította a mentőcsónakba szállást. Úgyszintén két diplomáciai futár – N. D. Smakov és I. I. Hromov –, akik irataikkal együtt a vízbe ugrottak.

– Mit sajnálsz a legjobban?

– Egy csecsemőt. A hajó pusztulása előtt három nappal az egyik női utasunknak fiúgyermeke született...

– Milyen mentőcsónakba ültél?

– Amikor a hajó elsüllyedt, engem a hullámverés kidobott, aztán valaki kihalászott egy tutajra.

A torpedózás előtt – mesélte Szaharov – elrendeltem, hogy a visszhangos mélységmérővel mérjék meg a mélységet. 1800 méter volt. Akkor még ezt mondtam: „A fenékig elég messze van, mire eljutunk odáig, palacsintává lapulunk" – és a matróz abban a pillanatban elkiáltotta magát: „Torpedó jobbról!" Robbanás... Kiáltások, nyögések... Ennek ellenére semmiféle pánik sem volt: elsősorban a nőket, majd a betegeket ültettük be a mentőcsónakba, nem feledkeztünk meg róla, hogy orosz tengerészek vagyunk.

Anatolij Nyikolajevics elbeszélését a „Sztálingrád" főgépésze, Vjacseszlav Plavinszkij egészítette ki, aki társam volt a „Szadkó"-n.

– A mentőhajók felvettek bennünket és átadtak az angol „Capland"-nek, amelyet külön felszereltek a bajba jutottak megsegítésére. Mindenekelőtt egy pohár whiskyt adtak. Utána orvosi vizsgálat következett, majd új, száraz ruhát adtak ránk, mindenkire egyformát: gyapjú alsóruhát és harisnyát, vászonnadrágot és rövid kabátot, pulóvert és svájci sapkát. Minden megmentettet beírtak egy külön könyvbe, amelyet a múlt háború, 1914 óta vezettek.

Még aznap délután a fasiszták még egyszer megtámadták a

PQ–18-at – torpedóvető repülőgépekkel Medvezsevóról. Ez volt a legerősebb támadás a karaván ellen.

A riadó elhangzása után a hadihajók két oszlopba sorakoztak fel a karavántól mintegy 2 mérföldnyire, hogy visszaverjék az ellenséget.

A torpedóvető gépek zárt rendben mélyrepülésben repültek. Több mint százan voltak. Néhány gépnek sikerült áttörnie a tűzfüggönyön. Ezek torpedójuk ledobása után már nem tértek vissza: rendszerint elpusztultak a kísérőhajók és a teherhajók tüzétől.

Mégis, ebben a támadásban még négy hajó elsüllyedt: a „Szuhona", két szövetséges Liberty és az „Africander" tartályhajó.

Ez utóbbi a repülőgépek számára szállított benzint. A robbanás után azonnal elsüllyedt, de lángtengert hagyott maga után a tenger felszínén. Majdnem egész legénysége elsüllyedt; a „Capland"-re csak két szerencsésen megmenekültet szállítottak – két néger matrózt. A torpedózás pillanatában a fedélzeten tartózkodtak, mentőmellény volt rajtuk, és a robbanás a tartályhajótól messze elhajította őket.

A következő három napon állandó riadó volt. A hitleristáknak a szünet nélküli támadásokban sikerült további 4 teherhajót és 2 fedező torpedórombolót elsüllyeszteniük. A torpedórombolókkal együtt legénységük is elpusztult, mivel a torpedótalálattól felrobbant a lőszerük.

Arhangelszkba 29 teherhajó érkezett meg. Ez volt a legnagyobb karavánok egyike, amely a számunkra nehéz időben viszonylag kis veszteségekkel jutott el hozzánk.

Hitler jövendölései nem teljesültek. A hajók eljutottak Oroszországba!

A sarkvidéken a jéghelyzet szeptember második felében napról napra rosszabbodott. A Dicksonról kelet felé elindult teherhajók közül egyik sem jutott tovább az Ambarcsik-öbölnél a Kelet-Szibériai-tengeren. Szeptember 17-én parancsot kaptak, hogy térjenek vissza. Elképzelhetjük a tengerészek lelkiállapotát! Nehéz és veszélyes utat tettek meg. Először a Barents-tenger – az ellenség által telepített mágneses aknák között. A Jugorszkij Sar-tengerszorosnál a teherhajókra ellenséges tengeralattjárók leselkedtek. Utána a Kara-tenger izgalmai – amikor a hajókra egy ellenséges cirkáló va-

dászott. És végül – a súlyos megpróbáltatások a jégtáblák között a Laptyev-tengeren.

Egyes hajók testébe beszivárgott a víz. A gépek javításra szorultak. És most visszafelé újból meg kellett tenni az egész utat.

A törzsnél ezt mindnyájan jól tudtuk. Azt terveztük, hogy a teherhajókat amerikai kikötőkbe küldjük javításra. A jégtáblák nem engedték. Tehát csak vissza. Más kivezető út nincs.

A szerencsétlen karaván élére a „Mosszovjet" gőzös állt, a legalkalmasabb hajó a jégtáblák közti hajózásra. Szeptember 25-én hét hajó megérkezett a Vilkickij-tengerszoroshoz. Ezek utasítást kaptak, hogy menjenek Dicksonra, utána pedig Novaja Zemljára a Belusja-öbölbe.

Ezzel egyidőben újra megkezdtük a „Szibirjakov" embereinek keresését.

Szeptember 26-án V. Sz. Vegyenszkij, a „Szadko" gőzös kapitánya, Dickson-szigetre való megérkezése után közölte Minyejevvel, hogy a Beluhi-szigeten egy ember fehér kendővel integetett, de a vihar miatt nem tudta felvenni.

M. N. Kaminszkij pilóta egy hidroplánnal azonnal Beluhira repült. A nagy hullámok miatt azonban nem tudott leszállni. A repülőgép a sziget felett alacsonyan néhány kört írt le. A partra kitett deszkákon észrevette a feliratot: „A Szibir legénysége. Mentsétek meg."

Kaminszkij egy hálózsákot és élelmiszeres csomagot dobott le a szigetre. Másnap is odarepült, de ismét nem sikerült a vízre leszállnia.

Csak szeptember 28-án tette le gépét a sziget mellett I. I. Cserevicsnij. És nyomban meglátta: a parti köveken egy ember állt és valami fehérrel integetett. Amikor a repülőgép közeledett, feléje szaladt. Az ember övig begázolt a vízbe és Cserevicsnij egy erős rántással behúzta a kabinba.

A megmentett Pavel Vavilov, a „Szibirjakov" legénységének tagja volt.

Vavilov köszönetet mondott a pilótáknak, s nevetve és örvendezve mutatta meg nekik naplóját, amelyet a szigeten az északi tengerparti tengerészek szokása szerint vezetett.

Dicksonon Minyejev és munkatársai részletesen kikérdezték Va-

vilovot. Pavel Ivanovics[1] azonban korántsem látott mindent, és nem sokat tudott mondani társai sorsáról. A kapitányról, A. A. Kacsaraváról sem tudott semmit.

Újra keresés. Arra a környékre, ahol a „Szibirjakov" elpusztult, hidroplánok repültek, hidrográfiai hajók indultak. Addig kutattak, amíg csak világossá nem vált: már nincs remény arra, hogy megtalálják az embereket.

Szeptember legvégén, a folyó ügyekről való szokásos jelentésem után I. D. Papanyin így szólt:

– A sors nem adta meg neked, hogy a „Sztálingrád"-on kapitány légy, Konsztantyin Szergejevics. Dolgozz továbbra is a törzsnél, aztán majd meglátjuk. Fogsz még hajózni.

Ezekben a napokban tanácskozásra jött hozzám V. D. Mescserin. Az ellenséges légierő éjjeli támadásai, az erőn felüli munka és az állandó alultápláltság kimerítette a hajójavító üzemében dolgozó munkásokat.

– Rossz ez, Szergejics, különösen a katonafeleségeknek, és a hajógyárban a többség az. Mindegyiknek van gyermeke – van, akinek kettő, sőt három. Ezeknek enniük kell, ők pedig éhesen dolgoznak.

Mescserin ajka fölött és orrán – mint mindig, amikor izgatott volt – apró verejtékcseppek jelentek meg.

– Te jól ismered Nyikolaj Rozov mérnököt, a „Szedov"-ról?

– Természetesen.

– Ő kiagyalt nálunk valamit. És engem belerántott.

– Meséld.

– A raktárban rozslisztet fedezett fel. Több mint 8 tonnát. Technikai célokra még a háború előtt szerezték be. Kazánjavítás, falazás stb. céljára. Nyikolaj Nyikolajevics ezt mondja: a kazánok liszt nélkül is megvannak, jobb, ha azt a sokgyermekes katonafeleségeknek adjuk. Lenolaj is volt a raktárban, kencefőzés céljára, körülbelül három tonna. A technika számára találtunk pótszereket és az üzemi

[1] P. I. Vavilov utolsónak hagyta el a süllyedő hajót. A vízben felkapaszkodott egy mentőcsónakba, amelyet a fasisztáknak nem sikerült elsüllyeszteniük. Ezen jutott el a szigetre.

Később Vavilovot kiváló munkájáért a Szocialista Munka Hőse címmel tüntették ki.

háromszög úgy határozott, hogy a lisztet és az olajat osszuk szét a legjobban rászorulók között.

– Szerintem helyesen jártatok el.

– Mi is úgy gondoltuk. De ügyészünk, a szolombalai ügyész megtudta és azzal fenyegetőzik, hogy bíróság elé állít. Állami javak elkótyavetyélése, mondja, háborús időben. Segíts rajtam, Szergejics.

Láttam, hogy segítenem kell, de beosztásomnál fogva nem avatkozhattam be. Azt tanácsoltam neki, hogy forduljon Papanyinhoz.

– Akkor beszélj Ivan Dmitrijeviccsel, készítsd elő.

– Ezt megteszem.

Itt néhány szót kell szólnom Vitalij Dmitrijevics Mescserinről.

1934 végén a Komszomol Központi Bizottsága A. V. Koszarjov kezdeményezésére határozatot hozott, hogy a „Kraszin"-on komszomolista legénységet kell alakítani, hogy a jégtörőn kikovácsolódjanak a káderek az új sarkvidéki hajók számára, amelyek építése nemrég kezdődött meg.

A helyi Komszomol-szervezetekhez több mint 1500 fiú és lány jelentkezése futott be.

Mescserin Arhangelszkba utazott, hogy a jégtörőn kiválogassa a legjobbakat a 300 északrajongó közül. A városi Komszomol-bizottság mellett különbizottság alakult. Én is a között a 12 között voltam, akiket felvettek.

Vitalij Mescserin nemcsak kiegészítette a legénységet, hanem a Komszomol Központi Bizottságának szervezőjeként ő maga is a jégtörőn dolgozott. A „Kraszin"-on összebarátkoztunk és ez a barátság egész életünkön át megmaradt.

Mescserin több évig dolgozott a jégtörőn, utána pedig az északitengeri út főigazgatósága sarkvidéki tengeri irodájának főnöke lett Murmanszkban. Aztán jött a háború, Arhangelszk, ahol a hajógyár igazgatója.

Vitalij mindig megbízható, lelkes és készséges ember volt.

De hát a liszttel így végződött. Mescserin erősítés céljából maga mellé vette Rozov mérnököt, és másnap reggel 9 órakor kihallgatásra indult Papanyinhoz. Ivan Dmitrijevics meghallgatta őket és utána elrendelte, hogy hívják fel telefonon a szolombalai ügyészt.

– Mi történt Mescserinnel?! Mi az állam szempontja? Mi az, talán rossz az, ha a kazánokat is kijavítják és az emberek is enni

kapnak? Nem fogják rosszul kijavítani, ne félj, ez az én gondom. Nem, testvér, hagyd ezt a dolgot. Az éhes ló sem húzza el sokáig a szekeret, ez szintén állami szempont. Igen, így gondolom.

Papanyin a helyére akasztotta a kagylót.

Rozsliszt és *lenolaj* – ez akkoriban nagy támogatás volt az éhínség határán mozgó emberek számára.

Az arhangelszkiak sokat dolgoztak és rosszul táplálkoztak, úgy, mint az egész országban. És mint mindenütt, a legutolsó holmijukat is odaadták a háború, a front céljára. A polgárok sok arany- és ezüsttárgyat adtak be a honvédelmi alapnak és a peremvonalba ajándékokat küldtek – meleg ruhát a katonáknak.

Néhány szót Nyikolaj Nyikolajevics Rozovról. 1938-ban, amikor az Északi-Jeges-tengeren sodródtunk, a „Szadko" harmadgépésze volt, és én meghívtam főgépésznek a „Szedov"-ra. Ez a választás némi kockázattal járt. Nyikolaj Rozov fiatal volt, még nem rendelkezett elegendő tapasztalattal. De azt reméltem, hogy szívóssága és energiája segítségével ura lesz a hajó géprészlegének. Végül is nehéz körülmények között éppen ezek az emberi tulajdonságok a döntők. És nem tévedtem.

Mint már említettem, Nyikolaj Nyikolajevics keze megsérült, ezért kénytelen voltam őt a Nagy Földön hagyni.

Nyikolaj Nyikolajevics a leningrádi blokádot is kitapasztalta és 1942-ben Arhangelszkba került. Miután kissé összeszedte magát, lelkesen munkához látott a hajógyárban.

Észak felől támadnak a jégtáblák

1942. szeptember végén Ivan Dmitrijevics Papanyinnal Moszkvába utaztunk.

A város továbbra is úgy nézett ki, mint egy állig felfegyverzett népfelkelő. Az utcák megélénkültek. Megjelentek a gyermekek.

Azért mentünk a fővárosba, hogy megtárgyaljuk a sarkvidék északkeleti részének jégviszonyait. Ez pedig rossz volt, meghiúsít-

hatta a szállítási tervet. Pedig a feladatok nagyok: az északi-tengeri út összes lakott helyét el kell látni minden szükségessel.

Papanyin összeszedte azoknak a szervezeteknek a képviselőit, amelyeknek rakományokat kellett szállítanunk. Dolgozószobája a Razin utcai házban tele volt emberekkel. Ivan Dmitrijevics igen érthetően vázolta a nehézségeket.

– Egyet szeretnék önöktől hallani, elvtársak – mondta befejezésként. – Ha holnap kénytelenek leszünk leállítani a hajóforgalmat a sarkvidéken és nem minden rakomány jut el a címzetthez, ki és miképpen károsul?

Ez volt a legfőbb. Figyelmesen hallgattam a felszólalásokat és csodálkoztam, hogy kivétel nélkül mindenki ezt mondta: senki sem fog éhezni. A korábbi készletekből maradt valami, és a telelőknek a jövő hajózásig teljesen elég lesz, ami van.

Papanyin köszönetet mondott a megjelenteknek, és amikor mindenki eltávozott, így szólt hozzám:

– Hallottad? Én Arhangelszkba megyek. Ott vár a munka. Te pedig itt maradsz. Ha Anasztasz Ivanovics érdeklődik, mindent mondj el neki részletesen. Figyeld a helyzetet, a rádiótáviratok a sarkvidékről rajtad keresztül mennek.

– Minden meglesz, Ivan Dmitrijevics.

– Fogd a térképet, mint Arhangelszkban, és figyeld a hajók mozgását – mondta Papanyin. – Mindenről tudj. Ha az éjszaka kellős közepén felébresztenek és megkérdezik, hogy ez vagy az a hajó merre van, mit csinál, milyen rakományt szállít és milyen ott a jég helyzete – fennakadás nélkül kell tudnod a választ. Bízom benned.

És elutazott. Az északi-tengeri út főigazgatóságán az idősebbek közül csak Valerijan Dmitrijevics Novikov, a politikai csoport főnöke maradt meg én, a törzsfőnök. Papanyin helyettesei közül ki Krasznojarszkban volt, ki pedig a tengeren.

Az egész ország igen súlyos helyzetben volt. A fasiszták dühödten törtek előre a Volga és délkelet felé. A sztálingrádiak teljes erejükből küzdenek. Az egész nép igyekszik segíteni nekik.

Amikor nálunk – északon, a sarkvidéken – kudarc ért bennünket, mindnyájan nagyon bánkódtunk, és minden sikert úgy tekintettünk, hogy ez hozzájárul az ellenség szétzúzásához. Emlékszem, milyen ünnep volt számomra, amikor megkaptam Mihail Prokop-

jevics Belouszov táviratát a sarkvidék keleti részének törzsétől: hadihajókkal sikerült áttörni a jéggátat. A nyugat felé haladó „Baku" romboló, továbbá a „Razumnij" és a „Razjarennij" torpedórombolók és az őket kísérő „Volga" gőzös átverekedte magát a Laptyev-tengerre. Szeptember 18-án a hajók kifutottak Tyiksziből, és már két nap múlva nem volt szükségük jégtörőkre, önállóan útra bocsátották őket és a hatodik napon szerencsésen megérkeztek Dicksonba.

1936-ban magam is részt vettem torpedórombolók kísérésében – nyugatról kelet felé. Emlékszem, a torpedórombolók hajóteste deszkaborítást kapott. Most a csendes-óceáni hajók az Északi Flottát erősítették. Beigazolódott az északi-tengeri útvonal jelentősége – a békeidőben ráfordított költségek megtérültek.

Nem sokkal I. D. Papanyin elutazása után M. P. Belouszovtól egy másik fontos rádiótávirat érkezett. Pontos szövegére már nem emlékszem, de nagyjából ez állt benne: a jéghelyzet rosszabbodott, ha a hajók továbbra is a sarkvidéken tartózkodnak, ennek telelés lesz a vége. Szükségesnek tartom utasítani az összes hajókat, amelyek a Selag-foktól nyugatra tartózkodnak, hogy induljanak el nyugat felé, amelyek pedig keletre – azok kelet felé.

Azonnal jelentést tettem Novikovnak, a politikai csoport főnökének. Ő felhívta Mikojant és azonnal a Kremlbe hívattak bennünket. Amikor Anasztasz Ivanovics dolgozószobájába beléptem, az asztalra terítve az északi-tengeri út hatalmas térképét pillantottam meg.

Rajtunk kívül jelen volt még Alekszandr Alekszandrovics Afanaszjev, a tengeri flotta népbiztosának helyettese és mások.

– Ki fog jelenteni az északi-tengeri út főigazgatóságától? – kérdezte Mikojan.

Novikov engem nevezett meg. Én felolvastam Belouszov táviratát, és elmondtam, hogy hol melyik hajó tartózkodik és ki várja rakományát.

Mikojan hallgatott és gondolkozott. Utána megkérdezte:

– Ha úgy cselekszünk, ahogy Belouszov elvtárs javasolja, maradnak-e északon emberek kenyér nélkül?

– Anasztasz Ivanovics! Papanyin nemrég összehívta az összes

érdekelteket és megállapította, hogy senki sem fog kárt szenvedni, ha nem tudunk majd szállítani – válaszoltam.

– Nagyszerű. Ebben az esetben megengedem, hogy a sarkvidéken beszüntessék a munkát. Azonnal válaszoljanak Belouszovnak. Önök közül kinek lesz erre gondja, Novikov elvtárs?

– Bagyiginnak.

– Sürgősen táviratozzon, Bagyigin elvtárs.

Így állt le a sarkvidéki hajózás 1942-ben, keleten. A nyugati szektorban még folyt.

Abból az időből eszembe jut egy tanulságos epizód.

A sarkvidékről nem minden hajónak sikerült keletre távoznia. A tengeri flotta népbiztosságának két gőzöse a parti karajjégnél maradt. Parancsnokká G. A. Vaga távolkeleti kapitányt nevezték ki. Egyik telelés olyan, mint a másik. Egyszer csak egy szokásos rádiótáviratban, amelyen Vaga aláírás szerepelt, a megszokottak helyett új koordináták szerepeltek. A térképen ellenőriztem: kiderült, hogy a hajókat elvitte a sodródó jég. Méghozzá jócskán elvitte. Talán a rádiótáviratban van a hiba? Azonnal jelentést tettem V. D. Novikovnak. Amennyiben a jelentésben minden rendben van, a hajók és az emberek igen veszélyes sodródásba kerülhetnek a tenger masszív jégtáblái között.

Novikov riadóztatott. Visszahívta Moszkvából N. N. Zubovot. Nyikolaj Nyikolajeviccsal egyhangúlag kijelentettük, hogy a rádiótávirat kétes, és rábeszéltük a politikai csoport főnökét, hogy tegyen jelentést Mikojannak. Elhatároztuk, hogy mindenekelőtt ellenőrizzük a helyzetet.

A tengeri flotta népbiztosságán másként döntöttek. A népbiztos helyettese, miután a diszpécser jelentését elolvasta, azonnal jelentette a Kremlnek a „sodródó" hajókat.

– De miért nem jelentették nekem az északi-tengeri út emberei? – kérdezte Mikojan.

„Megtorlásul" hívatták V. D. Novikovot, aki átkozta magát mulasztásáért. Azt mondta, hogy várjuk a megerősítést, ennek ellenére megkapta a letolást.

Másnap reggel kellemes hírek érkeztek. Vaga kapitány hajói korábbi helyükön álltak, a koordinátákba, úgy, ahogy gondoltuk, boszszantó hiba csúszott be. Novikov egy percet sem késlekedett –

azonnal jelentette Mikojánnak. Amint később hallottam, a tengerészeti flotta helyettes népbiztosa nem úszta meg olcsón ezt a riadalmat.

A hajók szerencsésen átteleltek, és 1943. június 21-én kivitték őket a jégtáblák közül.

Visszatérek „saját" jégtörőimhez, amelyek 1942 végén a sarkvidéken dolgoztak. Október 10-re a keleten rekedt „Sztálin" kivételével mindnyájan egybegyűltek Bolsoj-szigetnél, a Vilkickij-tengerszoros közelében. Ott volt a „Kraszin", az „Admiral Lazarjev", az „A. Mikojan" és a „Lenin". Akinek szüksége volt rá, itt szenet vételezhetett a szénszállító hajóról. A „Kraszin" gyakorló lövészetet hajtott végre. Valamennyi nyugat felé tartó jégtörőn és hajón elrendelték az éjszakai elsötétítést.

Papanyin telefonhívására ezekben a napokban visszautaztam Arhangelszkba.

A fehér-tengeri hadiflotta sarkvidéki teherhajók és jégtörők kísérésére készült. Elsősorban jégtörőkről volt szó. Tőlük függött a hajózás sikere a Fehér-tengeren és a jövő hajózás a sarkvidéken.

Szememet nem vettem le daliás jégtörőinkről.

Október 22-én a „Kraszin" és az „A. Mikojan" a Jenyiszej-öbölben tartózkodott. Itt október 24-én a Sajtan-foknál a hajók egy teherhajó-karavánnal találkoztak, amelyet Igarkából a „Lenin" jégtörő kísért. A „Gyezsnyev" is segített neki – miután a dickson-szigeti harc után kijavították, visszatért a szolgálatba.

Amikor a jég összetorlódott, a hajók megrekedtek. Utána elkezdődtek a véget nem érő bezárulások. Bár a jégtörők teljes erőbevetéssel dolgoztak, tehetetlennek bizonyultak. Amint a jég egy kicsit engedett, egyenként vitték ki a hajókat. Nem vesztegették az időt, ha elszalasztják a pillanatot, a hajó befagy és nyárig bennreked a jég között.

A karaván csak november 1-én jutott ki nemrég megolvadt helyekre, amelyeket 10 centiméter vastag jég borított. Itt már vidámabban ment a dolog. Úgy gondolták, hogy a jégtörők és a teherhajók az októberi ünnepre eljutnak a Jugorszkij Sar-szorosig.

Nagyon örültem, amikor Vlagyimir Ivanovics Voronyin megérkezett a törzshöz. A híres sarkkutatót igen jól ismertem.

Először a „Levanyevszkij" jégtörő gőzösön hajóztunk együtt, amely 1941 januárjában Leningrádban épült. Vlagyimir Ivanovics volt a kapitány, én pedig az északi-tengeri út főigazgatóságának különleges megbízását hajtottam végre.

Voronyin most tiszti egyenruhát viselt. Mint jég-révkalauz, az 1942. évi hajózási idényben ő vitte el a hadihajókat Dicksonig. Voronyin elmondta, hogy a torpedórombolókon néha milyen nehéz volt a jégtáblák között, és hogy a haditengerészek mennyire sajnálták, hogy nem sikerült felvenniük a harcot a „Scheer"-rel.

Vlagyimir Ivanovics nagyon dicsérte a „Gyezsnyev" legénységét: „A mieink kereskedelmi tengerészek, de nem bizonyultak rosszabbnak a haditengerészeknél."

Sokáig beszélgettünk. Voronyin érdekesen tudott mesélni.

Szergej Vasziljevics Kunyickij, a „Belomorkanal" gőzös kapitánya is megérkezett a törzshöz. Csak október 28-án vetett horgonyt Ekonomija előkikötőben. Szergej Vasziljevicset szintén régóta ismerem: valamikor együtt hajóztunk egy ócska szállítóhajón – ő volt az első tiszt, én meg a matróz, igaz, hogy a kormányosi oklevél már a zsebemben volt. Murmanszkból észak-európai kikötőkbe jártunk, fát és ércet szállítottunk. A jó megjelenésű, magas, ősz hajú Kunyickij így szólt:

– Eljöttem, hogy jelentést tegyek az utazásról.

– Mondja, Szergej Vasziljevics!

És érdekes elbeszélést hallottam.

– Augusztus 12-én indultunk el Izlandról, Kirill Vasziljevics Koszjancsukkal, az „Engels" gőzös kapitányával egyedüli, kíséret nélküli hajózásra vállalkoztunk a Szovjetunió partjaihoz. A kikötőben a konvojszolgálat tisztjei úgy néztek ránk, mint az öngyilkosokra. Tengerészeink azonban minél hamarabb el akartak indulni és nem voltak gyávák.

Gondosan felkészültünk az útra. A hajót piszkos-fehér színűre festettük, amely ködben nehezen vehető észre. Jól felfegyvereztek bennünket: a hajó farán négyhüvelykes ágyú, nehézgéppuskák, mélyvízi bombák kidobására alkalmas szerkezet. Egyszóval: minden eshetőségre felkészültünk. Az idő kedvezett, állandóan ködben haladtunk. Augusztus 19-én elértük a legveszedelmesebb helyet.

– A Medve-szigetet?

– Pontosan, de mi tőle északra voltunk. A „meleg folyosó" számunkra is melegnek bizonyult. Jobb felől tengeralattjáró közeledett. Riadóztattunk, a géppuskalövedékek kopogtak a tengeralattjárón, mire az gyorsan alámerült. Meg akartuk lékelni, de sikerült eliszkolnia a mélységbe.

– Így is maradt?

– Nem. Néhány perc múlva Jefremov matróz elkiáltotta magát: „Hullámtörés tengeralattjárótól, az orrtól balra." Az ágyúval célbavettük a hullámtörést és nemsokára magát a tengeralattjárót is megpillantottuk. Lőttünk és mélyvízi bombákat dobtunk le.

Szergej Vasziljevics elővett egy csomag illatos cigarettát. Rágyújtottunk.

– Hallottuk a tompa víz alatti robbanást – folytatta összegörnyedve Kunyickij –, és örömujjongásba törtünk ki. De nem vesztegettük az időt. Északkelet felé vettem irányt, minél közelebb a jégtáblákhoz.

– Jelentette a tengeralattjáró elsüllyedését?

– Igen, Konsztantyin Szergejevics, voltam a flottilla parancsnokságán. De utunk további részén nem volt szerencsénk. Augusztus 20-ra virradó éjjel az elülső figyelők a ködben egy fehér sávot észleltek. Emlékszem, valaki ezt mondta: „Elértük a jeget." De nem a jég, hanem a part volt. Vezényeltem, hogy teljes gőzzel hátrafelé menjünk, de már későn. Egy ütés a hajótesten és zátonyra futottunk. Az ellenséges partnál! Rádión nem kérhettünk segítséget, féltünk, hogy a fasiszták lehallgatnak. De honnan kerül ide zátony? Találgatásokba bocsátkoztam. Volt használható térképünk, 1941. évi angol helyesbítésű, és megvolt a legújabb kiadású kormányosi kézikönyv. Ez azonban a Nagyezsda-sziget partját helytelenül tüntette fel.

Itt félbeszakítottam Szergej Vaszilievicset, elővettem a Svalbard körzetének a térképét, amelyet nemrég adott ki a Hidrográfiai Igazgatóság. Megtaláltuk a szerencsétlenség helyét.

– És aztán mi történt?

– Még rosszabb. Délre eloszlott a köd, mi pedig ott álltunk – egy fehér folt, háttérben a sötét sziklás parttal, repülőgépről külö-

nösen jól észrevehető. Elhatároztuk, hogy felderítjük a szigetet, hátha a fasiszták bombái miatt hirtelen ott kell hagynunk a hajót. Elfelejtettem mondani, hogy a hajó robbanóanyagot is szállított.

– Fontos körülmény.

– Bizony az. Ivanov nevű munkatársam, Goncsar és Szirotkin vörös matróz ment felderíteni. Mentőcsónakkal végigkutatták a partot, és kiszállásra alkalmas helyet kerestek. Találtak is ilyet, de amikor a parthoz közeledtek, a csónak léket kapott és az emberek alig tudtak kievickélni a szárazra.

A felderítőknek úszva kellett visszatérniük a hajóra. Elkezdtük felszedni a horgonyt. Ekkor a tenger hullámzani kezdett, a hullámok visszaverődtek a szirtekről. Augusztus 22-én beindítottuk a gépet és csörlőkkel segítettük a horgonyt húzni. Mennyi erőnkbe és idegmunkánkba került, mire végül felszedtük. Estére rendbe hoztuk a hajót és tovább mentünk. Kereken kimondom: nem gondoltam, hogy ezt kibírják az emberek. Két teljes nap alvás és pihenő nélkül, a vízben és a hidegben.

Augusztus 25-én reggel vettük a Zselanyija-fok rádiótáviratát. Megtámadták őket.

– „Égünk, égünk. Igen sok a tűz" – mondtam emlékezetből a Zselanyija állomásának első rádiótáviratát.

– Igen, igen. De én északabbra voltam, elkerültem a veszélyt. Még egy rádiótáviratot vettünk: a „Szibirjakov" jelentette a fasiszta hajót. Elhatároztam, hogy nem megyek Dicksonra, hanem a Vilkickij-tengerszoros felé veszem az irányt.

Augusztus 29-én elértem a szorost. Amikor már biztonságos vizeken voltam, rádión jelentettem, hogy a „Belomorkanal" él, egészséges. Szeptember 3-án a Kozsevnyikov-öbölben, 11-én pedig a Jana torkolatánál voltam. Tyiksziben szenet és halat vételeztem, a konvoj kíséretében a Novaja Zemlja-i szorosból ismét elindultam nyugat felé. Október 28-án – jelentést teszek önnek. De tudja, hogy Koszjancsuk is az „Engels"-en jött haza.

Szergej Vasziljevics panaszkodott a hosszú hajóutak általános nehézségeire:

– Egy év a tengeren. Semmit sem tudunk a családról – hogy van? Él-e és egészséges-e? Ez hatással van a legénységre. Segít-

sen az embereknek, hogy legalább most kapcsolatot teremthessenek övéikkel.

Megígértem, hogy mindent megteszek, amit csak lehet.

Háborúban egyedül hajózni igen veszélyes. A karavánban haladó teherhajókat hadihajók védik. A karavánban éberen őrködik a légi és víz alatti ellenség felderítő szolgálata. És ha egy hajót elsüllyesztenek, vannak mentőhajók.

Ha az ember egyedül van, nincs kiben reménykednie. Ha rádión jelenti, hogy bajban van, akkor a koordináták alapján az ellenséges repülőgép vagy tengeralattjáró őt is és azt is megsemmisítheti, aki segítségére siet. Ez már sokszor előfordult.

Nem véletlen, hogy az egyedül való hajózást az északi vizeken csak kivételes esetekben engedik meg. A háború ilyen kivételes esemény volt. És ezek a magányos hajók, amelyek mindent kockáztattak, szintén hozzájárultak a győzelemhez. A mieink példája nyomán szövetséges teherhajók is vállalkoztak egyedül való hajózásra.

A „Gyekabriszt" gőzös és az első jég a Dvinán

November 4-én napközben a „Gyekabriszt" gőzös rádióra, Borisz Scserbakov, SOS-jelzést kopogtatott ki az éterbe:

„12 óra 4 perc. Megtorpedóztak bennünket a 75°30' szélességen, hosszúság 27°30'. Aki hall engem, válaszoljon."

A dicksoni rádióállomás vette a segélykérő jelet és megismételte a sarki vizeken tartózkodó valamennyi hajó számára.

Még néhány óráig hallottuk a hajó hangját: „A dőlés növekszik ... a gépben víz" ... A bal kazánokban kialudt a tűz. Lassan merülünk, a dőlés fokozódik."

22 óra 40 perckor az utolsó jelentés: „A hajó süllyed. A legénység mentőcsónakokba szállt. Utolsó adás. Megyek a mentőcsónakba. Mentsetek meg bennünket."

A „Gyekabriszt" a Nagyezsda-szigettől körülbelül 60 mérföldnyire délre süllyedt el – ez az a sziget, amelynek közelében a „Belomorkanal" nemrég bajba jutott.

A matrózokat megrendítette a szovjet kereskedelmi flotta veteránjának pusztulása. A „Gyekabriszt" volt a flotta második legnagyobb hajója. Amikor még a tengerészetet tanultam, arról ábrándoztam, hogy legalább matrózként szolgálhassak rajta.

A gőzös október 31-én hagyta el Izlandot, és önállóan, fedezet nélkül indult útjára, a Fehér-tengerre. Nagyezsda-sziget közelében fasiszta gépek jelentek meg. A jól felfegyverzett „Gyekabriszt" tüzet nyitott. Sztyepan Polikarpovics Beljajev kapitány vékony dróton függő ejtőernyős rakétákat bocsátott fel, hogy az ellenséget zavarja a célzásban. A hajó ugyanakkor manőverezett, kitért a torpedók elől. Ennek következtében minden bomba és torpedó a vízbe esett.

A repülőgépek azonban újra és újra visszatértek. Egy bomba eltalálta a hajót. Utána a hajó bal oldalát torpedótalálat érte, beszakadtak a válaszfalak. Az orrlöveg használhatatlanná vált, a gyorstüzelő ágyú elakadt. Petrov-Sztarikovics fedélzetmester és Fomin matróz leereszkedett és a jeges vízben dolgozott, hogy befoltozza a léket. A hajó hátramenetben haladt, hogy minél kevesebb víz jusson be a hajó gyomrába. A víz azonban kérlelhetetlenül elöntötte a hajót, amely a bal oldalára kezdett dőlni. A kazánok tüzelőtere és a gépház víz alá került. És mindennek tetejébe kitört a vihar. Beljajev kapitány csak ekkor adott parancsot a hajó elhagyására.

Csak a háború után tudtuk meg, hogy mi lett a „Gyekabriszt" tengerészeinek a sorsa. És csak azokét, akik az 1. számú mentőcsónakba szálltak be, Beljajevét és még 18 emberét. Ezeket a szél a Nagyezsda-szigethez sodorta és a hullám partra vetette őket.

Több mint egy évig éltek a szigeten – éhezve, legyengülten és betegen. Többségük számára a sziget lett az utolsó menedék.

Egy augusztusi napon ellenséges tengeralattjáró kereste fel a szigetet, hogy kijavítsa sérüléseit. A kapitányt elvitte, a többiekért pedig három hónap múlva, 1943 októberében visszament.

Mindnyájukat egy norvégiai koncentrációs táborban helyezték el.

Amikor e könyvet írtam, alkalmam volt találkozni N. M. Na-

taliccsal, a „Gyekabriszt" hajóorvosával. Az orvosasszony az átélt szenvedések ellenére egészséges volt és tele élettel.

A hitlerista haláltáborból Beljajev kapitány, Natalics és Borogyin matróz a norvég hazafiak segítségével szabadult ki. A győzelem után mindnyájan hazatértek. És újra a kereskedelmi flotta hajóira mentek szolgálatot teljesíteni.

Ily módon a „Gyekabriszt" 80 főből álló legénységéből, akik 4 mentőcsónakban hagyták el a hajót, csak 3-an maradtak életben.

A Nagy Győzelem 30. évfordulóján Nagyezsda-szigeten egy obeliszket lepleztek le, ünnepélyes külsőségek között. Az emlékmű arccal a tenger felé néz. Bal oldalán egy horgony áll, lánccal. A kőre ezt a feliratot vésték: „A szovjet »Gyekabriszt« gőzös tengerészeinek, amely a német fasiszta területrablók elleni harcban 1942-ben hősiesen elpusztult."

Arhangelszkban teljes gőzzel folyt a PQ–18-cal érkezett szövetséges teherhajók kirakása. A hajók fát és ércet vettek fel. Az új konvoj QP–15 fedőnév alatt indul útjára. November 18-án minden teherhajónak a tengeri kikötőben kell lennie, és ezen a határidőn igen nehéz volt akár egy nappal is módosítani. A kifutás időpontját és az útközbeni biztosítás összes intézkedéseit egybehangoltuk az angol katonai misszióval. És sok ilyen intézkedés volt: a légi felderítés és az aknakutatás, a tengeralattjárókból álló fedezet és a szövetséges teherhajók légi fedezése.

A QP–15 jégtörőkkel való kiszolgálásával Papanyin engem bízott meg. Az én kötelességem volt az, hogy kikaparjam a jégből a horgonyzóhelyen alaposan befagyott teherhajókat és kivezessem őket a tengerre. A Dvina már befagyott és meg kellett gondolni, hogyan tudunk kilábalni ebből a helyzetből. Hiszen a már említett „nyolcason" kívül jégtörők nem álltak rendelkezésemre. Vaszilij Alekszandrovics Mironovval, az arhangelszki kereskedelmi kikötő kapitányával megbeszéltem, hogy fele-fele arányban felosztjuk a munkát egymás között. Én kikaparom a teherhajókat a horgonyzóhely jegéből és kiviszem őket a mederbe, ő pedig a kikötőbe. Mironov erélyes ember volt és a maga dolgában semmitől sem riadt vissza. Emlékszem, néha úgy ment fel a hajókra, hogy nem vette igénybe a hajó-

lépcsőt – azon a vékony, hosszú deszkán, amelyet a jégtörő parancsnoki hídja és a hajó fedélzete között fektettek le. Az angol tengerészek gyakran megtapsolták Vaszilij Alekszandrovicsot.

Az októberi ünnepet munkával töltöttük. Az arcvonaltól érkező híreket mindennek lehetett mondani, csak vigasztalónak nem. November 7-ét komor hangulatban az egyik hajón töltöttem. Jól emlékszem a magányosság érzésére, amely a hajó kajütjében elfogott, amikor az ünnepi vacsora befejeződött. Szüleimre, feleségemre, lányomra gondoltam. Hogy élnek a távoli Omszkban? Egészségesek-e? Hogyan töltötték az ünnepet? Megelevenedett előttem az a november 7., amelyet itt, Arhangelszkban, kilenc évvel ezelőtt, 1933-ban töltöttem.

Vlagyivosztokban befejeztem a tengerészeti iskolát, távol-keleti tengereken hajóztam, de szerettem volna megnézni Európát. Barátommal, Tolja Drenavszkijjal Leningrádba utaztam. A hajózás káderosztályán hosszú sor állt – tengerészek, akik szerettek volna hajóra kerülni. Elhatároztuk, hogy Arhangelszkban próbálunk szerencsét.

Október legvégén este érkeztünk a városba és azonnal a Karl Marx utcában levő Tengerész Házba mentünk. Elmúlt egy hét, beköszöntött az ünnep. Egy nagy, tizenkét személyes szobában laktunk. A szoba tele volt. November 6-án azonban kettesben maradtunk Toljával, a többiek mind elmentek ismerőseikhez, barátaikhoz. Hatodikán este bejött hozzánk a Tengerész Ház igazgatója, egy erős, jólelkű ember.

– Fiúk – mondta szívélyes hangon –, nincs kedvetek eljutni a folyamiak klubjába ünnepi vacsorára?

– Van – felelte örvendező hangon Tolja.

– No, ez nagyszerű. De azért egy kicsit dolgoznotok kell. El kell vinnetek a klubba egy edényekkel telt kosarat, a Pomorszkajára. Felhívom az igazgatót, aki barátom, ő hálásan fogad benneteket, ti pedig legjobb embereinkkel töltitek az ünnepet.

– Benne vagyunk – felelte az én nevemben is Tolja.

– Öltözzetek fel, én meg elkészítem a kosarat.

Amikor kimentünk a fedett feljárathoz, már ott állt egy óriási fonott fehér kosár, púpozásig megrakva edényekkel. Tolja az egyik

fülénél fogva megemelte és elkáromkodta magát: nagyon nehéz volt.

– No, akkor gyerünk.

Két oldalán megragadtuk a kosarat és elindultunk. Húzta a karunkat, és kénytelenek voltunk minden húsz lépésnél megállni. Lelkesített bennünket a vacsora, a tánc és a hangverseny.

A kosárral nem engedtek fel bennünket a villamosra, így a Karl Marx utcától a Pomorszkajáig legalább egy óra hosszat cipeltük. A klub fényárban úszott és tele volt emberekkel. A bejáratnál vörös karszalaggal ügyeletesek álltak.

Azt mondták, hogy az ajtónál tegyük le a kosarat. Mi komoly képpel közöltük, hogy az igazgatóval szeretnénk beszélni. Az jött is és nagyon megörült.

– Vegyétek el tőlük a kosarat – mondta az ügyeleteseknek –, vigyétek a büfésekhez.

– És velünk mi lesz – kérdezte meghökkenve Tolja. – A Tengerész Ház igazgatója azt mondta, hogy ön meghív bennünket estére.

– Én nem tudom, hogy az igazgatójuk mit mondott maguknak. Nekem egy szabad helyem sincs... Nagyon köszönöm az edényeket.

– Egye meg a köszönetét – felelte Tolja mérgesen.

Kimentünk a sötét utcára, és a Tengerész Házhoz rohantunk abban a reményben, hogy találkozunk az igazgatóval és ő majd eleget tesz az igazságnak. A ház azonban üres volt. Csak az ügyeletes ült az ajtó melletti asztalnál és egy könyvet olvasott. Mi pedig Toljával lógó orral lefeküdtünk aludni...

De mi ez a régi keserűség ennek az évnek a hadieseményeihez képest? Egész más képek idéződtek fel bennem. Azt képzeltem, hogy a befagyott Dvinára a tengerről bejárt egy új jégtörő, szokatlan könnyedséggel áttört a mederbe, és kiszabadította a befagyott hajókat...

Soha, még a háború legnehezebb napjaiban sem kételkedtem abban, hogy legyőzzük a fasisztákat. Határtalanul hittem népemben, a pártban. Állandóan arra gondoltam, hogyan lehetne minél hamarabb és minél jobban elvégezni azt, amit rámbíztak.

És azon az őszön mindig csak egyről álmodtam: jégtáblákról és jégtörőkről.

1942. november 8-án reggel minden oldalról rámtörtek a jégtörő gondok. A sarkvidékről még októberben megérkezett a „Montcalm" jégtörő gőzös. Furcsa hajó volt. Nemhiába mondták rá: „A csirke nem madár, a »Montcalm« nem jégtörő."

A múlt nyáron Kanadából jött és átadták a szovjet államnak. Öreg hajó volt. A hajótest víz feletti része elrozsdásodott és néha tisztogatás közben átszakadt. A vízcsöves kazánok rosszul tartották a gőzt, jó minőségű, magas kalóriaértékű szénre volt szüksége, a mi vorkutai szenünk nem tudta biztosítani a szükséges nyomást. Ezért a „Montcalm" csak félerővel dolgozott, alig bírt mozogni a jégtáblák között.

Amikor világossá vált, hogy a kanadai hajó nem jöhet számításba, minden reményemet a „Szedov"-ba vetettem – most fejezték be karbantartását a „Krasznaja kuznyica" hajójavító-üzemben.

Egy kis jégtörő vontatón elindultam az üzembe. Odaálltam a hajó mellé, amelyen a Jeges-tengeren sodródtam és E. G. Rumke kapitányt hívtam. A hívásra megjelent a fedélzeten – egy jól megtermett, jóságos, kerek arcú, őszbe hajló, szőke hajú férfiú.

– Üdvözöllek, Ernszt Germanovics! Hogy mennek a dolgok itt, nálad?

– Erőt, egészséget, Konsztantyin Szergejevics, a javítás még két nap. A gép azonban kész.

– Van egy nagy kérésem: azonnal induljunk. A horgonyzóhelyek körül fel kell törni a jeget.

– Kérésre nem tehetem, adj parancsot. Parancsra négy óra múlva készen állok. – A főgépészhez fordult, aki közben odajött hozzánk. – A gépész azt mondja, hogy a szenünk összesen hat menetórára elegendő.

Erre nem számítottam, újabb bonyodalom.

– Menj át a szénkikötőbe. Szenet rakodunk – mondtam nem teljesen magabiztosan: a szénnel nem volt olyan egyszerű.

– Jó – felelte Rumke –, a szénkikötőhöz megyek.

Ernszt Germanoviccsal először még a „Szadkó"-n találkoztam, ahol egy ideig első tiszt voltam, a szabadságra ment Ernszt Germa-

novicsot helyettesítettem. Amikor visszatért, második tisztként maradtam, és együtt vettünk részt egy magas északi expedícióban és együtt teleltünk. Rumke jellemét jól ismertem: jóságos és csendes, mindig megtartotta szavát.

– Ne tégy lóvá, Germanovics – mondtam neki mindenesetre. – Tudom, hogy a „Szedov" nem alkalmas a jég feltörésére, de csak ő tud kisegíteni. Dolgozz óvatosan, ne fúrd át a „szövetséges" hajótesteket.

Ernszt Germanovics felemelte kezét annak jeléül, hogy megértette.

A legközelebbi telefonról felhívtam Gyikomot, a kikötő főnökét, küldjön a szénhez rakodómunkásokat.

– Lesznek – mondta Georgij Ivanovics. – Sadrina brigádját adom a „Szedov"-ra. Jó munkásnők.

Mindig csodáltam Georgij Ivanovics energiáját. Mennyit kellett dolgoznia a háborús években! Egy napot, egy órát sem pihenhet. Az arhangelszki kikötő állandó főnöke minden erejét az ellenség legyőzésének szentelte.

A beszélgetés közben Gyikimtől tudtam meg: november 13-án meghalt A. K. Burke kapitány.

Felkerestem minden horgonyzóhelyet, ahol teherhajók álltak. Még egyszer figyelmeztettem a kapitányokat: legyenek készen arra, hogy kimennek a kikötőbe. Huszonnégy órás utazgatás után elkészítettem Rumke számára a jég feltörésének menetrendjét.

Éjjel 11 óra volt, mire a szénkikötőbe eljutottam. A „Szedov" a kikötőfalnál állt, körülötte sötétség és csend. Szenet nem raktak a hajóra. Kiderült, hogy a sarkvidéki hajózás főnöke nem tartotta kötelességének azt, hogy szenet adjon a Dvinán dolgozó hajóknak. Két óra hosszat kellett „lógni" a telefonon, mire megjött az intézkedés a szén kiadására.

Sadrina brigádjának elmondtam az ügy részleteit. Az asszonyok négy óra alatt ötnapi menetre elegendő vorkutai szenet raktak a „Szedov"-ra.

Mindezt jó megjegyezni, hiszen 16-a volt – a konvoj indulásának megmásíthatatlan időpontja.

Ernszt Germanovics sürgősen munkához látott. Én még csak nem is számítottam rá, hogy a dolog ilyen gyorsan megy.

November 17-én kora hajnalban elindult a 28 hajóból álló QP–15 konvoj. A „PQ–QP" konvojok sorában ez volt az utolsó. 1942 végén másként rejtjelezték őket.

A QP–15 kísérete első jég-hadműveletünk volt az 1942–1943-as tél elején. Még nem minden hajó volt kint a tengeren, a jég pedig gyorsan erősödött. A „Szedov" és a „nyolcas" jégtörő már nem bírt vele. Több hajót az a veszély fenyegetett, hogy a kikötő horgonyzóhelyeinél fog telelni. Pedig mindegyikük több ezer tonna hadirakományt hozhatna Angliából vagy az Egyesült Államokból. Sok fáradozás után, de végül mégis elindultak ezek a hajók.

Szeretném elmondani a novemberi ki- és berakodás egyik munkahőstettét.

Bakaricában folyt a „Petrovszkij" gőzös kirakása. Miközben a daru a hajó orráról sorban emelte le a rakományt, a hajó alaposan befagyott a jégbe. Mi lesz a többi rakománnyal, amely a hajó gyomrában van? A daru elmozdítására semmilyen lehetőség sem volt. És akkor a rakodómunkások segítettek elmozdítani a hajót – jégtörő nélkül, amely a tengerre való kifutásra kész hajókat vágta ki vagy húsz kilométerrel lejjebb a folyón.

Alekszandr Alekszejevics Iljicsov rakodó kollektívája elhatározta, hogy kézzel veri szét a jeget a „Petrovszkij" körül és a hajót előrevontatja. Reggeltől estig dolgoztak, mire a hajótest mentén lék sötétlett. A kötelek végét a kikötő bakra erősítették, s csörlők és a hajógép segítségével megpróbálták elmozdítani a hajót. De nem mozdult. Újra elővették a jégcsákányokat. A lék a hajó oldala mellett jóval szélesebb lett. Ismét megindították a csörlőket és a hajógépet. A gőzös megmozdult és lassan fél hajótestnyit előrecsúszott.

Most a daru a fedélzet nagy részéről le tudta emelni a nehéz rakományokat. A hajót még jobban előre kellett vinni. A rakodómunkások ismét rámentek a jégre a jégcsákányokkal. Ezúttal bonyolultabb volt. Az orrtőkére vastag jégréteg rakódott. El kellett távolítani.

Ezzel a feladattal is megbirkóztak. Különösen kitűntek Filippov, Gyementyev és Bakulin rakodómunkások, akik sokat dolgoztak és

leleményesek voltak. A hajót jégtörő nélkül kétszer mozdították el a jégben, és a fedélzetről minden nehéz rakományt leraktak. Most már a hajó gyomrának a kiürítéséhez is hozzáláthattak: itt külön darura nincs szükség, elegendő a hajódaru.

A rakodómunkások büszkén nézték a súlyosan megrakott tehervagonokat, amelyek a kikötőből az arcvonalra indultak.

Miután a nyugatra eső körzetben megszűnt a hajózás. Dicksonnál mintegy 40 teherhajó, 6 jégtörő és jégtörő gőzös sereglett össze.

Ezeket mind ki kellett vezetni. Mint mindig, most is különleges jelentősége volt a jégtörőknek.

De még október 13-án értesültünk róla, hogy a légi felderítés Mezsdusarszkij-szigeten egy fasiszta repülőgépet észlelt. Ez közel van ahhoz a helyhez, ahol hajókaravánjainkat felállítják.

Felderítőnk az ellenséges repülőgépre azonnal tüzet nyitott, de az erős tűzzel válaszolt és előzte azt.

Amikor a támaszpontról más szovjet gépek is felszálltak, a fasiszta rablónak sikerült eltűnnie. A felderítés szerint az ellenség a szigeten szükségleszállóhelyet, rádióállomást létesített. Kétségtelen, hogy innen, a Belusja-öböl bejáratától az ellenség sok mindent megfigyelhetett.

Ivan Dmitrijevics összeráncolt homlokkal mesélte el ezt az eseményt:

– A katonák biztosan azzal vádolnak bennünket, hogy nem néztünk oda. A mi földünk, sarkvidéki föld.

Amint a háború után tudomást szereztünk róla, a fasiszták nem csupán Novaja Zemlján létesítettek támaszpontokat. 1951-ben Zemlja Alekszandri partján (Ferenc József-föld) egy sarkvidéki expedíció tagjai váratlanul a földbe negyedéig beásott gerendaépítményre bukkantak. Az épület falait álcázás céljából fehér olajfestékkel festették be. Körülötte – lövészárok, géppuskafészkekkel. Sok lőszert és egy nagy teljesítményű rádió adó-vevőt találtak.

A katonák fedezékében ottmaradtak a titkos szabályzatok és a meteorológiai megfigyelések naplói.

A lakóhelyiségekből ítélve itt több tucat ember tartózkodott. A bázist feltehetően igen sietve hagyták el. Az élelmiszerraktárt, a lakást és a gépeket nem semmisítették meg.

Amikor ezekről a leletekről tudomást szereztem, eszembe jutott az a beszélgetés, amelyet 1942-ben J. P. Mazurovval az ellenség tengeralattjáróiról folytattam.

Annak az évnek az októberében a legkülönbözőbb helyeken fedezték fel őket – a Novaja Zemlja-i tengerszorosoknál és a sarkvidéktől a Fehér-tengerre menő teherhajók útvonalain. A mi őrnaszádjaink számára a tengeralattjárók sebezhetetlenek voltak. A víz felett több mint tizenhét mérföldet tettek meg óránként, és anélkül, hogy alámerültek volna, egyszerűen elfutottak a mi és az angolok őrnaszádjai elől.

Nemsokára azokon a helyeken, ahol ellenséges tengeralattjárókat észleltek, elkezdtek robbanni az általuk lerakott aknák: érintésesek, mágnesesek és akusztikusak.

Nálunk pedig közeledett annak az ideje, hogy a jégtörők és a teherhajók visszatérnek Dicksonról.

Október 14-én – rádiótávirat: a „Scsorsz" a Jugorszkij Sarnál aknára futott és felrobbant. A gőzösök sorának a nyomdokvizén haladt. A „Scsorsz" embereit és rakományát a „Volga" motoroshajó legénysége vette fel. Ugyanebben a menetben a „Skval" vontatógőzös is aknára futott. Ez volt minden veszteségünk.

Figyelmet érdemel az a köszönőlevél, amelyet Arhangelszkba való megérkezésekor a „Scsorsz" legénysége írt a „Volga" legénységének. Részleteket közlök a levél szövegéből:

„A »Volga« parancsnokságának és személyi állományának

Kedves Elvtársak!

Nagy és súlyos bánat ért bennünket hajónk elvesztése miatt, amely sok hasznosat tehetett volna a hazának és az arcvonalnak a legaljasabb és legvérszomjasabb rabló ellenség elleni háborúban, amely megcsúfolja azokat a szovjet embereket, akik az elfoglalt területeken ideiglenesen a fasizmus igája alá kerültek. Ez mind ideiglenes balsiker és a legcsekélyebb mértékben sem ijesztett meg és szerelt le bennünket. Szívünkben csak erősödött az ellenség iránti gyűlölet és bosszúvágy. Mindenütt szívósan fogunk verekedni a párt és a kormány által ránk bízott ügyért és meg vagyunk győződve róla, bármilyen nehéz legyen is a legaljasabb ellenség elleni harc, a Szovjetunió népei győztesként fognak kikerülni belőle. Ennek záloga az emberek egysége és elvtársiassága a munkában, a harcban és a bajban.

Záloga ennek – erősödő Vörös Hadseregünk, amely megállította az ellenség legkeményebb csapásait. Záloga ennek – nagy pártunk, amely ezt a hadsereget és az egész szovjet népet vezeti.

Szívből köszönjük nektek, kedves elvtársak, a segítséget és a fogadást a »Volga« motoroshajón, és további sikereket kívánunk a termelőmunkában, hogy az országos szocialista munkaversenyben az első helyet vívjátok ki a medence hajói között.

Mi szintén harcolni fogunk feladatunk végrehajtásáért, bárhová küldenek bennünket.

Fel, elvtársak, a fasizmus elleni harcra és a győzelemre.

A »Scsorsz« gőzös legénységének megbízásából Kudlaj kapitány, Peszjakov politikai helyettes 1942. október 24."

A levelet lényegesen lerövidítve közöltem. Kifejezi, mit éreztek és hogyan gondolkoztak a szovjet tengerészek a háború legnehezebb időszakában.

A dicksoni kikötőből a hajók csoportosan – hármasával, ötösével – indultak a Fehér-tengeri Flottilla hajóinak fedezete alatt.

A kísérlet rendszerint két-három torpedórombolóból és aknakutató hajókból állt. A Fehér-tengeri Flottilla tíz karaván kísért. Október 24-én az „Admiral Lazarjov" jégtörőn visszatért Mihail Prokopjevics Belouszov. Mint mindig, most is szívélyes volt találkozásunk. Ugyanabban a szállodában szállt meg, ahol én laktam.

Egész este meséltük egymásnak az újdonságokat. A beszélgetés végén Mihail Prokopjevics a következő javaslatot tette:

– Szergejics, gyere át a Fehér-tengerre a konvojok jég közti kíséréséhez. Arhangelszkban megalakul ezeknek a műveleteknek a külön parancsnoksága. Engem szemeltek ki főnöknek, téged pedig – első helyettesemnek.

Igent mondtam. Olyan javaslat, amelyet óhajtottam. A téli szállítások – létfontosságú ügy számomra.

Mihail Prokopjevics még ezt mondta:

– Ott légy óvatosabb. 1940 telén a jégtörő hasával kitapogattam a Fehér-tenger köveit. Hogyan maradtunk épen, magam sem értem. A sodródás zátonyra vitt bennünket, a jég egyre jobban nyomja a hajó oldalát, lábam alatt valami recseg és reped. A jég tizenöt perc múlva felkúszott a fedélzetre és át a jégtörőn! Szörnyű látvány! Egy-

szerűen szerencse, hogy a jégtörőt áttaszította a köveken és mi úszóképesek maradtunk.

Az én útjaim is eszembe jutottak. Én is sokszor láttam a Fehértengeren, hogy egyik jégtábla felkúszik a másikra. Egy pillanat alatt 30–40 méteres rakás keletkezik. Jéghegyek, szinte egy varázspálca intésére ott tornyosultak, ahol a zátonyok akadályozták a jégáradat mozgását.

Belouszovval többször is találkoztak útjaink. Igazában azonban a „Kraszin"-on ismertük meg egymást 1935–1936-ban. Mint már említettem, a jégtörő legénysége zömmel komszomolistákból állt, és az ifjúsági legénység élén a kommunista Belouszov állt.

Az Ohotszki-tengeren való téli hajózás a „Kraszin"-on jó próbatétel volt kapitányunk számára. Mihail Prokopjevicsot éles elméje, jó tengerészszeme és a logikus gondolkodásra való képessége segítette abban, hogy gyorsan beleilleszkedjék.

A jégtörőn maradt néhány régi szakember, akik igen féltékenyek voltak szakmájukra, és kissé rosszindulatúak voltak a harmincéves kapitány iránt. Mihail Prokopjevics azonban nemcsak hogy el tudta sajátítani a jégtörő technikát, hanem annak a helyes módját is megtalálta, hogy egyesítse a „Kraszin" öregjeinek és fiataljainak az erőit. Mire Vlagyivosztokba értünk, kivívta az egész legénység megbecsülését.

Belouszov első sarkvidéki útja nem volt könnyű. A Csukcs-tengeren egyetlen, korántsem pontos térkép segítségével hajóztunk. A Gerald-sziget, például, 30 mérföldes eltéréssel szerepelt rajta; a Csukcspart és a Vrangel-sziget egyes szirtjei korántsem a helyükön voltak bejelölve. A mélységekről nem is beszélek – ezek a térképen csak ritkán voltak feltüntetve és szintén nem mindig pontosan. A Csauniöbölbe úgy mentünk be, hogy mentőcsónakot küldtünk be mélységmérő önnal, majdnem úgy, mint Csirikov vagy a Laptyev testvérek idejében.

Dmitrij Nyikanorovics Szergijevszkijről, a kapitány helyetteséről is szólnom kell egy jó szót, aki jó tanácsával mindig segített.

Öt év múlva még egy emlékezetes találkozás. Sodródásunk a „Szedov"-on a vége felé közeledett, a 82° 02' szélességen tartózkodtunk. A hozzánk küldött „Sztálin" Mihail Prokopjevics Belouszov parancsnoksága alatt elérte a 80°27' szélességet. A jégtörő innen

csak igen nehezen tudott továbbmenni: összefüggő jég vette körül, a „Szedov"-val a Jeges-tenger középső részéről óriási torlaszos jégmezők sodródtak. Egész nap éjszaka volt, amikor csak a sarki fény világított.

A sarkvidék jégtáblái között éjszaka nem olyan egyszerű haladni. Nyáron, amikor jók a látási viszonyok, nem nehéz biztos utat keresni a megolvadt helyeken. A tapasztalt hajóvezetőnek sokat mond a jég színe, a láthatár feletti ég. Télen egész más. A „Sztálin" legerősebb fényszórója is legfeljebb fél mérföldnyire világította be elöl a jeget.

Belouszov – aki vaksötétben dolgozott – egy megolvadt helyre került, amely a szél irányának megváltozásakor bezárult és beszorította a jégtörőt. Nagy szakmai tudás kellett ahhoz, hogy a sarki éjszaka sötétjében megtalálja a helyes megoldást és szerencsésen kikászálódjék a jégcsapdából. Mihail Prokopjevics azalatt az idő alatt, amit a „Kraszin"-on és a „Sztálin" hajón dolgozott, elsőrendű sarkvidéki kapitánnyá vált.

M. P. Belouszov 1940-ben „A jég közti hajózás taktikájáról" címmel könyvet írt, amely első ízben általánosította a jégtörő munka tapasztalatait. E kis terjedelmű könyv máig sem vesztette el jelentőségét.

Mihail Prokopjevics állandóan a legnehezebb szakaszokon volt. 1941-ben kinevezték az északi-tengeri út főigazgatósága igazgatóhelyettesévé és haláláig ebben a beosztásban dolgozott.

A tengerészek úgy gondolnak Belouszovra, hogy jó elvtárs, aki életét a tengernek, a sarkvidék meghódításának szentelte.

Számunkra, akik a tengeri hadműveletek arhangelszki törzsénél dolgoztunk, az év utolsó hónapjaiban alaposan kijutott a nehézségekből. Az évből hátralevő minden napot még ki akartuk használni. A természet azonban kérlelhetetlen volt. A tél egyre jobban érvényesíti jogait, a tenger felől éjjel-nappal heves szél fúj.

Alekszandr Szergejevics Budanovval Szeverodvinszk kikötőbe indultam, hogy megállapítsuk, mennyire készültek fel ott a téli szállításokra. Már nincs messze az a nap, amikor a Fehér-tengeren kifutnak a jégtörők, hogy kísérjék a gőzösöket és a motoros hajókat.

Szeverodvinszk megnőtt és megerősödött. Több hajót is tud egy-

szerre fogadni. A nehéz rakományok kirakására felállítottak egy nagy teljesítményű darut. 1942 nyarán némileg kimélyítették a kikötőt. Az egyik horgonyzóhelyet átalakították arra a célra, hogy ott a jégtörők és a gőzösök szenet vételezzenek. Minden munkát rendkívül nagy erőfeszítéssel végeztek.

Sokat tettek annak érdekében, hogy meggyorsítsák a front számára értékes rakománnyal érkező szövetséges teherhajók kirakását. Ámde a brit admiralitás ideiglenesen ismét megszüntette a hajókíséretet.

Mint Churchill október 9-i levelében közölte, Reykjavíkból Arhangelszkba kíséret és fedezet nélkül indulnak el a szövetséges és szovjet teherhajók. Az első 2 hajó október 29-én futott ki. Három nap múlva újabb 8 teherhajó követte őket. A hajópárok közti távolság 200 mérföld. Szükség esetén a legénység mentésére a teherhajók útvonalán néhány aknakutató hajót állítottak be. Az angolok ezeket a magányos hajózásokat „cseppenkénti" hajózásnak nevezték.

A 10 szövetséges teherhajó közül 5 jutott el hozzánk, a többiek útközben elpusztultak. A mi északi kikötőinkből Izlandba október–december hónapokban 23 teherhajó indult – szintén egyedül, katonai kíséret nélkül. A célt 22 érte el. A „Donbassz" tartályhajó elpusztult.

Vitalij Emiljevics Cilke, a tartályhajó kapitánya később így mesélte el a történteket:

– Novemberben a Medve-sziget és a Svalbard között haladtunk. Egész nap tombolt az átható, jeges szél, időnként ködsávokkal találkoztunk és havazott, a látási viszonyok rosszak voltak. Nagy bosszúságunkra éjfél után megjavult az idő, ami kedvező volt az ellenség számára.

November 7-én, az ünnepi gyűlésen a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulója alkalmából üdvözöltem a legénységet, és közöltem, hogy a hajó veszélyes zónába ért. Reggel 9 óra tájban a felhők közül repülőgépmotorok jellegzetes tompa zúgását hallottuk.

Sebességünket 11 csomóra növelve cikcakkos vonalban haladtunk, élesen változtatva irányunkon. Egyúttal készenlétbe helyeztük légvédelmi eszközeinket: két 76 milliméteres félautomata ágyút, hat nehézgéppuskát és az ejtőernyős aknavetőket a zuhanóbombázók ellen. Drótkötélen sárkányt eresztettünk fel.

Megjelent egy felderítő repülőgép. Tüzet nyitottunk rá. A repülőgép-lövegeink lőtávolságán túlra távozott, és körözni kezdett a hajó körül. Hallottuk a cirkáló felderítőgép kódolt rádiójeleit. Néhány perc múlva bombázógépek csatlakoztak hozzá, amelyek nagy magasságból egymás után zuhanni kezdtek a hajóra és bombákat dobtak le.

A következő órákban több ízben újabb csoportok jelentek meg. Ezek nemcsak bombáztak, hanem ágyúval és géppuskával lőttek is bennünket, igyekeztek lefogni a légvédelmi tüzet.

Én állandóan a felső híd nyitott fedélzetén tartózkodtam, figyeltem az ellenség tevékenységét.

A fasiszták egész nap támadni próbálták a hajót, de eredmény nélkül. Teljes biztonsággal irányzott tűzzel nem engedtük hozzánk közel az ellenség repülőgépeit, és egyik bombájuk sem talált célba. A légi torpedók szintén a hajó mellett mentek el.

Ámde a tartályhajók közelében robbanó bombák megzavarták a hajó gépeinek normális működését, a sebesség 6 csomóra csökkent. És ekkor, már este, a sötétségből váratlanul egy hadihajó tűnt elő. A tat felől kissé jobbra tartva gyorsan közeledett.

Nem ismerve a hajó nemzetiségét, „balrá"-t vezényeltem, tűzkészültségben tartva az ágyúkat és a géppuskákat. A hajó élesen bal oldalunk felé fordult és tüzet nyitott. A tüzet mi is viszonoztuk. A tűzbe került ellenség egy pillanat alatt eltávolodott ágyúink hatáskörletéből, és tüzérségi fölényét kihasználva, nagy űrméretű lövegeiből nagy távolságról pergőtüzet zúdított a tartályhajóra.

Ily módon a „Donbassz" legénysége újra elkeseredett harcban állt. Az erők azonban túlságosan egyenlőtlenek voltak. Tengerészeink határtalan bátorságról és nagy hősiességről tettek tanúbizonyságot. Ámde a tartályhajó harca a torpedórombolóval biztos pusztulást jelentett számunkra. Már az első ellenséges gránáttalálatok üzemképtelenné tettek sok gépezetet, megbénították a hírközlést, az üzemanyagtartályokban meggyulladt az olaj. Láng és sűrű füst vette körül a gépházat és a tat-felépítményeket. A fő gépek megálltak, a hajó mozdulatlan céltáblává vált.

A megveszett fasiszták látva, hogy a tartályhajó nem süllyed és folytatja a tüzelést, két torpedót lőttek ki. A hajó erősen megrázkódott, a hajótest kettétört. A robbanás lökéshulláma és a parancsnoki

hídra felcsapó víz eltaszított. Amikor talpra álltam, azt láttam, hogy a tartályhajó orra lassan merül. Megparancsoltam, hogy mindenki menjen át a hajó farára, és a kajütbe rohantam, kivettem a páncélszekrényből az iratokat.

Az orr rész véglegesen levált és elsüllyedt. A hajó fara még tartotta magát. De kifogyott a lőszer. Igaz, néhány perc múlva az ágyú ismét megszólalt és az ellenségre küldte a korábban el nem sült gránátot. És ismét az ellenség össztüze . . .

Az ellenség nagy ereje nehéz helyzetet teremtett számunkra, s közben kétségbeesetten tudtuk, hogy teljesen tehetetlenek vagyunk . . . Megparancsoltam a legénységnek, hogy hagyja el a hajót, helyesebben annak maradványait.

Morozovval, politikai helyettesemmel együtt meggyőződtünk róla, hogy a fedélzeten csak a halottak maradtak és rászálltunk egy kis tutajra, amelyet a matrózok fatörmelékekből róttak össze. Az égő tankhajó világos fényénél a fasiszták lőtték a tutajt. Morozov is az áldozatok között volt.

A kezdetleges tutajt az életben maradt 16 tengerésszel a szél észak felé sodorta. Váratlanul odajött hozzánk a torpedóromboló és mindnyájunkat felvett fedélzetére. Így fogságba kerültünk.

Egy géppisztolyos matróz egy tiszthez, nyilvánvalóan a parancsnokhoz vezetett. Alig álltam a lábamon. A tiszt homlokomra ütve dühösen mondta: „Te bolond, azt gondoltad, hogy egyedül harcolhatsz egy hajóraj ellen. Milyen ostoba vagy. Nézz balra."

A tolmács lefordította szavait. Megfordultam. Mellettünk, egészen közel, egy fasiszta cirkáló haladt el.

Kis jégtörő ügyek

Már harmadik napja dolgozott a „nyolcas", a kikötő jégtörője, próbálta kiszabadítani a fatelepnél, a Majmakszán[1] álló gőzösöket. A hidegtől a jég nem naponta, hanem óránként növekedett. Ha betörték és szétverték, nyomban megfagyott.

[1] Majmaksza – folyó, amely Szolombala alatt a hajóágtól indult ki.

Értelmetlen lett volna a munkát folytatni, csak úgy hiába elégetni az értékes szenet. Elhatároztuk, hogy egy kicsit kiszuszogjuk magunkat, magunkban azt remélve, hogy a „Lenin" jégtörő hamarosan megérkezik. Arhangelszkba való visszaérkezését mindennap vártuk.

V. A. Mironovval, a kikötő kapitányával a jégen kimentünk a partra, telefonon hívtuk az ügyeletes „emkát" és hazamentünk. Abban az időben a Pavlin Vinogradov sugárúton egy kis faházban laktam. A városi tanács két szobát utalt ki számomra. Az egyik, amelyben téglakemence van, igen kényelmes és meleg. A kemencén gyorsan felforrt a víz a teafőzőben és elkészült az ebéd.

Háromnapos didergés után hosszan, élvezettel ittam az erős teát, amíg csak ki nem vert a veríték. A díványon feküdtem és elszunnyadtam. Kitartó telefoncsengetés ébresztett fel. Felemeltem a hallgatót:

- Itt Bagyigin.

- Kosztya, hogy tudsz aludni ilyenkor! Nagy győzelem Sztálingrádnál - hallottam Mescserin hangját -, a mieink támadásba mentek át.

No, ezt már rég vártuk! Hat hónapon át folyt a súlyos élethalálharc. A szovjet emberek mindent megtettek a győzelemért, ami csak tellett tőlük: volt, aki húsz órát dolgozott az üzemben vagy a földön, volt, aki egész élete megtakarított pénzét odaadta, hogy harckocsikat és repülőgépeket építsenek belőle és sokan, sokan az életüket áldozták.

- Kosztya, én sírok - szakított félbe Mescserin -, sírok az örömtől.

Egész nap ezekkel a Volga partjáról érkező izgalmas hírekkel foglalkoztunk.

Nálunk, a Fehér-tenger partján is volt minek örülni: december 1-én megérkezett Arhangelszkba a „Lenin", december 6-án pedig Szeverodvinszkbe a „Kraszin".

A horgonyzóhelynél kikötő „Lenin"-t az árbocsúvegtől a vízvonalig zúzmara és hó borította. Nyikolaj Ivanovics Hramcov kapitányt kimerültnek láttam. Rekedt basszushangján mesélt a nehéz és veszélyes sarkvidéki utakról.

Mindig nagyon tiszteltem Hramcovot, ezt a becsületes embert, a tapasztalt és hozzáértő hajóvezetőt. Nyikolaj Ivanovics apja felvi-

gyázó volt a régi fehér-tengeri világítótornyon, az Incán, ahol a Hramcovok nemzedékeken át őrködtek. A tenger hivatása volt. Harmincéves korában lett kapitány.

A „Lenin" jégtörő az utóbbi hónapok alatt valóban nagy munkát végzett. A kapitány asztalán ott feküdt az előzetes jelentés.

Az út kezdete - 1942. július 19. Az út vége 1942. december 1. A tevékenység színhelye - a sarkvidék nyugati és keleti része.

A jégtörő Arhangelszkből indult, és miután felkereste Dicksont, Tyikszit, Ambarcsikot, Ajon-szigetet, a Jenyiszej torkolatát és a Jugorszkij-tengerszorost, ismét visszatért Arhangelszkba.

8673 mérföldet tett meg. 77 hajót vezetett. 98,9 hajónapon át vezetett hajót. Az elhasznált fűtőanyag 6152 tonna. Ebből menetre felhasznált 4838 tonnát.

Tudtam, hogy ez milyen munka volt. A megrekedt hajók állandó vezetése és kiszabadítása, segítségnyújtás a szerencsétlenül jártaknak, a rászorulók ellátása vízzel és szénnel - gyakran teljes huszonnégy órán át, pihenő nélkül. Tulajdonképpen ezt a hajózást kettős oda-vissza utazásnak lehetne nevezni az északi tengeri úton, nehéz körülmények között.

Törzsünk, a „Papanyin-törzs" december 9-én fejezte be tevékenységét. Majdnem mindnyájunkat átvezényeltek a fehér-tengeri jég műveleteinek parancsnokságára. Parancsnok M. P. Belouszov, én pedig az első helyettese. A parancsnokság állományába tartozott az arhangelszki hajózási társaság főnöke, több távolsági járatú kapitány, egy repülőcsoport, hidrológusok és meteorológusok. J. M. Szuzjumovot a be- és kirakodási munkák felügyelőjévé nevezték ki Murmanszkba.

A „Lenin" jégtörő megérkezése után már nem féltünk a hidegtől. Hiszen az a hajó olyan, mintha külön az Északi-Dvina számára készült volna. Merülésénél fogva dolgozni tud minden vízen, meg tudja közeliteni a horgonyzóhelyeket és ki tudja szabadítani a teherhajókat Az orrán van egy harmadik gépe is. A „Lenin" hajó szabadon jár a Berezovij torkolatában levő zátonyon és két hátsó gépe fordulékonnyá teszi. A tavaszi magas vízálláskor szétrombolja a jégtorlaszokat Általában, amikor jégtörő van a kikötőben, az arhangelszkiak nyugodtak. Most is örömmel szemlélték a jégtörőt, amely jött, mint egy karácsonyi ajándék.

A jégtörőnek javításra volt szüksége, de mi tudtuk, hogy a „Krasznaja kuznyica" nem hagy cserben bennünket. A munkások önfeláldozóan rövid idő alatt kijavították hajóinkat. Ha a szükség úgy kívánta - egyenesen a kikötőhelyen, be- vagy kirakodás közben, a jégtörőt pedig éjjel. A mi üzemünkben javították a szövetségesek hajóival együtt a Fehér-tengeri Flottilla hajóit is. A háború alatt a „Krasznaja kuznyica" hajójavító üzem sokat jelentett Arhangelszk számára. Minden sikerünket annak műhelyeiben alapozták meg. A flottát és a tengert ismerő káderei sohasem hagytak cserben bennünket.

Most néhány szót a nagy terhelést bíró daruról. Azokban az években az üzemnek ez a 150 tonnás úszódaruja volt az egyik legnagyobb kincs a kikötő főnökének a kezében. Amikor erre a darura gondolok, nem tudom megérteni, hogy tudta elviselni a véget nem érő átvontatást egyik horgonyzóhelyről a másikra, a mozgást a folyón, a jégtáblák között. Még tengeren is vontatták Szeverodvinszkbe és vissza. Hogyne szólnék itt legalább egy jó szót V. Novikovról, a daru kezelőjéről, aki sem éjjel, sem nappal nem szállt le róla.

Ez mind rendben, a „Lenin" jégtörőnek azonban olyan javításra van szüksége, amit csak dokkban lehet elvégezni. Az üzemben pedig nincs dokk. Hramcov kapitánnyal együtt elmentünk a területi pártbizottsághoz. Ott csak egyet tudtak tanácsolni: menjetek a „Kuznyicá"-ba, beszéljetek a munkásokkal, mérnökökkel, gondoljátok ki együtt, mit lehet tenni.

Elmentünk, körülnéztünk, beszélgettünk. Az egyik műhelyben odajött hozzánk egy munkás és azt javasolta, hogy dokk helyett használjuk fel a „Litke" jégvágó után visszamaradt keszonokat.

- Igen ám, csakhogy a „Litke" és a „Lenin" hajótestének formája nem egyforma - mondtuk mi.

- Hozzá lehet igazítani - mondta a munkás. - Elkezdem.

Az üzem főmérnöke, aki kísért bennünket, támogatta ezt a gondolatot és hajlandó volt fogadni a jégtörőt.

Mi megköszöntük a munkásnak. Sajnos, az évek múltán elfelejtettem a nevét.

A „Lenin" azonban a javítás előtt utolsó erejével kiszabadította a jég közül és kivitte a tengerre az „Mszta", az „Aldan", az „Uricskij" és az „Usszuri" gőzösöket.

Az esemény után sok év múlva Viktor Danyilov leningrádi költő „Jégtörő" címmel verset írt. Amikor elolvastam, eszembe jutottak szeverodvinszki jégcsatáink:

Február volt és jég borítja
A tengerszorost,
S e vastag jégbe, mint mohába ősszel a gomba
Beragadtak a teherhajók.
És a hullámokon, nehezen bukdácsolva
A hajókhoz, amelyek a zörgetésre nem keltek fel,
A tengerszorosba bejárt
acél ingében
Egy kétturbinás ócska jégtörő.
Széles mellével felaprította a jeget.
És nyomában mint széles országúton
Mentek a hajók, mint az emberek
Zord időben a vezér után

Alighogy a „Lenin" az üzem horgonyzóhelyéhez állt, alighogy szétszerelték gépeit és elkezdték hozzáigazítani a keszonokat, igen nagy szükség lett volna rá, hogy három, aknatestekkel megrakott uszályt átvigyen a bal partra, ahol megtöltik őket és elindítják a frontra.

– Okvetlenül és minél gyorsabban – sürgettek a katonai hatóságok.

– A legközelebbi napokban semmilyen lehetőség sincs. Nincs jégtörő – feleltem én.

De hirtelen eszembe jutott valami: mi lenne, ha a „Kraszin"-t Arhangelszkba hoznánk? Az még egyelőre üzemképes állapotban van. Csakhogy a Berezovij torkolata zátonyának mélysége . . . A jégtörőről kirakhatunk szenet, csak annyit kell meghagyni rajta, amennyi a legszükségesebb, és a felesleges víz ballasztjától is megszabadíthatjuk. És ha akkor is leül? Az aknával megrakott uszályok – ez nagy dolog, csakhogy a „Kraszin" drágább. Leül, az ellenség pedig kiszimatolja és szétbombázza. Hiszen júniusban, amikor a „Kraszin" áthaladt a szeverodvinszki zátonyon, a németek még nem bombázták Arhangelszkot.

Elhatároztam, hogy a dolgot megtárgyalom G. P. Ogorodnyikovval. Ő megkérdezte:

– Mi a valószínűsége annak, hogy a jégtörő szerencsésen eljut Arhangelszkba?

– Kilencvenkilenc százalék – feleltem. – De néha ez az egy százalék . . .

– Hozzák Arhangelszkba – mondta Georgij Petrovics. – És ne késlekedjenek. A Berezovij-zátonyra vigyázunk.

Két óra múlva egy kis U–2-es gépen Arhangelszkból Szeverodvinszkbe repültem.

– Hát, Konsztantyin Szergejevics – mondta M. G. Markov, a „Kraszin" kapitánya, amikor megtudta, mit kérnek tőle –, ha egyszer muszáj, akkor muszáj. Írja meg a parancsot – és felém nyújtotta jegyzetfüzetét.

A főgépész jelentette, hogy mind a vízből, mind a szénből a legkevesebb van a hajón. A jégtörőnek vételeznie kell. Kiszámítottuk. Kiderült, hogy át lehet csúszni.

A „Kraszin" gőzt fejlesztett, és már az úton segített valakinek. Kellemes volt nézni, ahogy régi barátom elbánik a Fehér-tenger jegével. A sekély részen szerencsésen átjutottunk.

Ekonomija körzetében néhány gőzös állt. Vakítóan villogtak rajtuk a villanyhegesztők szikrái – a „Krasznaja kuznyicá"-ból kiszállt brigádok megerősítették a hajótesteket, és ágyúkat szereltek azokra a teherhajókra, amelyek Angliába és az Egyesült Államokba készültek.

Ekonomija előkikötőjének parancsnoka M. F. Pricsert volt, egy aktív fiatalember, a teherszállítási részlegek egyik legjobb vezetője. 1943-ban őt nevezték ki a szeverodvinszki kikötő főnökévé.

December 7-én délben a „Kraszin" szétvágta a Dvina jegét, és utat csinált a bal partra. Kiszabadította a jégben rekedt „nyolcast", és vele együtt a kikötőhelyre vezette az aknákkal megrakott uszályokat. Ezzel azonban még nem ért véget a jégtörő munkája. Segítségére sokaknak szüksége volt.

Egy hét múlva légiriadó. Néhány repülőgép áttört a városig. A „Kraszin" valamennyi ágyújából, tizenkét csőből pergőtüzet zúdított rájuk. Nemhiába nevezték az angolok „légvédelmi cirkálónak".

A jégtörővel csak azok a városi lakók voltak elégedetlenek, akik gyalog jártak át a folyó bal partjáról a jobb partjára és fordítva. Az erős fagy ellenére a felaprított jégtáblák nem álltak össze azonnal, a gyalogosok számára biztonság kedvéért pallókat kellett lerakni.

A „Kraszin" az egész folyón szabadon közlekedett. Az egyetlen nehezen járható hely a hajóág szakaszán volt. Ott a folyó fenékig befagyott, és még a „Kraszin" is visszapattant a jégről, amikor nekiütődött, mert olyan volt, mint a kőfal.

A jégtörő az arhangelszki kikötőben december 31-én fejezte be a munkát. Ezalatt húsz hajónak nyújtott segítséget.

Most pedig elevenítsük fel a múltat. A februári forradalom után a „Szvjatogor" jégtörő kapitánya Nyikolaj Drejer lett, az admiralitás főhadnagya, a hajóbizottság elnöke pedig a kommunista Alekszandr Tyerehin.

1918. augusztus 1-én angol hajóraj érkezett Mudjug-szigethez és tüzet nyitott az erődtüzérségre. A szigetlakók megsegítésére a felfegyverzett „Szvjatogor" és „Mikula Szeljanyinovics" jégtörőket küldték.

Amikor az intervenciósok elhallgattatták a mudjugi ágyúkat, a jégtörők kapitányai parancsot kaptak, süllyesszék el hajóikat, hogy elzárják az ellenséges hajóraj útját. A jégtörők azonban nem pontosan a hajóúton süllyedtek el. Az angolok bevonultak Arhangelszkba, kiemelték a jégtörőket és magukkal vitték őket. Drejer kapitányt az intervenciósok 1919. március 26-án, Tyerehint pedig június 24-én agyonlőtték.

1921-ben a „Szvjatogor"-t visszaadták Szovjet-Oroszországnak és „Kraszin"-nak nevezték el. A „Mikula Szeljanyinovics"-ot Franciaország kapta meg.

1942. november 26-án távoli útjáról visszaérkezett az „Anasztasz Mikojan" jégtörő. Ezen a napon repültem Szeverodvinszkbe.

Tudtam, hogy a jégtörő a sarkvidékről visszatérőben aknába ütközött. Vajon mikor kapcsolódhat be parancsnokságunk munkájába?

J. K. Hlebnyikov kapitánynak ezt mondtam:

– Hajójuk az UBLO (Upravlenyije Belomorszkimi Ledovimi Operacijami) operatív alárendeltségébe kerül, Jurij Konsztantyinovics. Tud erről?

– Mit jelent ez az UBLO?

– Fehér-tengeri Jégtörő Műveletek Parancsnoksága. Mi fogjuk télen vezetni a szövetségesek teherhajóit a jégen át Szeverodvinszkbe és Szeverodvinszkből a jég széléig.

– Világos. Csakhogy nekem javításra van szükségem.

– Jókora robbanás volt?

– Ostoba dolog. Megkerültük a Földet, mindenfélébe belecseppentünk és megúsztuk néhány golyónyommal a kéményeken és a fedélzeti építményeken.[1] Aztán a ház küszöbén – akna. A jégtörő azonban úszóképes, sokkal rosszabb is lehetett volna.

– Hogy történt, Jurij Konsztantyinovics?

– A Kara-tenger kapujában dolgoztunk, hajókat vezettünk a jégtáblák között. Az utolsó katonai konvoj nélkülünk indult el. Elhatároztuk, hogy önállóan megyünk, a part menti sekély vizeken, ahol kevéssé valószínű, hogy tengeralattjárókkal találkozunk. Ráadásul a partnál már megjelent a jég.

– Egyedül mentek?

– Nem, csatlakozott hozzánk a „Lenin" jégtörő. Kolgujev-szigetnél mágneses keresőkkel felszerelt aknakutató hajókkal találkoztunk. A parancsnok közölte: „Utasításom van arra, hogy a rendeltetési helyükig kísérjem önöket."

Megyunk. Holdfényes, derült éjszaka, a tenger nyugodt. Jól látható a madohi világítótorony. Hirtelen robbanás.

– Alaposan megrázkódtak?

– A mágneses iránytűk szanaszét repültek, a girokompasz megállt, a rádió-iránymérő antennája leszakadt az árbocról. A harci posztokról jelentették: a robbanás lökéshulláma a hajó farán levő ágyú mellől lesodort két ügyeletest. A hajó azonban folytatta útját. Az oldalgépek működtek. Mit tegyünk? Mindenekelőtt értesítettük az egyik aknakutató hajót és megkértük, halássza ki a vízből az embereket.

– Megmentették őket?

– Sajnos, nem tudták.

A konvoj parancsnoka úgy döntött, hogy térjünk vissza a Csesszkaja-öbölbe, állapítsuk meg, milyen természetű a sérülés, és várjuk meg a felettesek parancsát. Az összeköttetést rádió útján a „Lenin"

[1] A világkörüli úton a jégtörő parancsnoka Sz. M. Szergejev kapitány volt.

tartotta. Nemsokára értesítettek bennünket, nogy a „Kujbisev" torpedóromboló elindult felénk. Jokangába vontatóhajóval jutottunk el. Tovább, Szeverodvinszkig – már kalandok nélkül – oldalgépeink vittek el bennünket. Most munka helyett ismét javítás. Sérelmes.

– Megnézzük, Jurij Konsztantyinovics. Sebesültek nincsenek?

– Nincsenek.

A „Mikojan" jégtörő beállt a tartalék kikötőbe, a „Lenin" jégtörő pedig kikerült a javítás alól. Időben. Katonai kísérettel közeledett a szövetséges teherhajók következő karavánja.

A 15 hajóból és 1 tartályhajóból álló karaván 7 torpedóromboló és 5 kisebb hajó fedezetével december 15-én a Medve-szigettől délre eső útvonalon elhagyta Izlandot. Az ellenség nem fedezte fel őket, és december 25-én az egész karaván megérkezett a Kolai-öbölbe. Néhány teherhajót kirakodás céljából a Fehér-tengerre küldtek.

December 25-én 15 órakor a „Lenin", a „N° 6" és a „Georgij Szedov" jégtörők Arhangelszkből elindultak a karaván felé. A „Lenin" fedélzetén révkalauzok és angol jelzőőrök voltak. A révkalauzokat elláttuk a jég közti hajózás kapitányok számára készült angol nyelvű szabályzataival.

Én a „Lenin"-en tartózkodtam. Mint azelőtt is, nemcsak jégtörő feladataink voltak, hanem a teherhajók katonai oltalmazása is a mi kötelességünk volt az út utolsó szakaszán.

Éjjel, két óra tájban, közeledtünk a kijelölt helyhez. Mivel a jég lényegében csak a Dvina-öbölben volt veszélyes a teherhajók számára, a jég peremén találkoztunk. Emlékszem, csak egy incidens történt: a szövetséges konvoj élhajója nem mutatta időben az egyezményes hívójelet, és a „Lenin" elrendelte a harci riadót, ráirányította ágyúit. Szerencsére azonban, az utolsó pillanatban minden rendbe jött.

Az Északi Flotta hadihajói a karaván átadása után visszafordultak, mi pedig három és fél óra múlva megközelítettük Szeverodvinszk kapuját. A teherhajók reggel 9 órakor a jégtörők segítségével kezdtek beállni a kikötőbe. Délután 5 órára minden hajó a kikötőben állt.

A jégtáblák közti vezetés semmilyen nehézséggel nem járt. A „Lenin" jégtörő törte az utat. A teherhajók széles csatornában haladtak. A sort a „Szedov" zárta be. Ernszt Germanovics Rumke igen jól dol-

gozott. Az, ami katonai szempontból veszélyesnek látszott, az alacsony felhők és a hóesés miatt útközben csökkent.

A Szeverodvinszkben kirakott katonai felszerelés volt a mi újévi ajándékunk a frontnak.

Újév táján a rádió jelentette: Sztálingrádnál csapataink az ellenség 22 hadosztályát vették tűzgyűrűbe!

Az újévi üdvözlő beszédet Mihail Ivanovics Kalinyin mondta.

És még egy rádióhír. 1943 első napján megkezdte üzemét a moszkvai metro harmadik vonala Ezen mindenki meglepődött. A háború ellenére épült a metro.

Másnap csapataink elfoglalták Velikije Lukit.

Izlandból viharos időben elindult a 14 teherhajóból álló következő konvoj.

A Medve-sziget körzetében összecsaptak egymással az ellenség víz feletti hajói és a szövetségesek kísérőhajói. Mindkét oldalon voltak veszteségek. Az út azonban általában sikeres volt. A karaván január 3-án befutott a Kolai-öbölbe. A hajók egy része Szeverodvinszkbe tartott.

A Fehér-tengeren a jéghelyzet valamelyest rosszabbodott, a jégtörők azonban sikeresen megbirkóztak a kísérettel.

Emlékezetes február

Február mindnyájunk számára emlékezetes hónap volt. Február 3-án teljesen szétzúztuk a Sztálingrád körzetében bekerített ellenséges csapatokat. Sok volt a fogoly, köztük Paulus vezértábornagy is. Most az újságokban gyakran szerepelt ez a mondat: „Előre, zúzzuk szét a német megszállókat és kergessük ki őket Hazánkból." Ezt mindenki úgy olvassa, mint valami győzelmi himnuszt.

Február legelején a következő szövetséges konvoj néhány teherhajója állt be a szeverodvinszki kikötőbe. A 14 hajóból álló karaván jó időjárási viszonyok között jött Izlandból. Az ellenség repülőgépei nem zavarták.

A Fehér-tengeren a kísérés viszonyai jelentősen rosszabbodtak.

Nagyobb volt a hideg, a jég vastagsága gyorsan növekedett. A torkolat kezdett befagyni. Minden jégtörőt ki kellett vezényelni a tengerre.

Február 5-én a most kirakodó hajóknak vissza kellett indulniuk nyugatra, és a jégen keresztül kíséretre volt szükségük.

Minden szorosan összefüggött a jégtörők útjaival. Ha a teherhajókat nem rakják ki időben, a mi terveink is meghiúsulnak. Ivan Dmitrijevicsnek tengeteg felügyelője, segítsége, segédtisztje és titkára volt. Ezek ügyeletet tartottak a kikötő körzetében, a horgonyzóhelyeken és a vasútvonalakon. És mégis, néha segítségre volt szükségük.

– A parton maradsz – mondta Papanyin. – Helyetted Markov kapitányt nevezem ki a kíséret parancsnokává.

Kijelöltem a teherhajók és a konvoj kivezetésének útvonalát, minden kérdést megbeszéltem Sztyepanov altengernaggyal. Mint szokás szerint, a nyugatról érkező és oda tartozó konvojok fogadását és kíséretét a mi parancsnokságunk állította fel, miután tájékozódott róla, hogy mi a helyzet a jég szélénél, a Fehér-tenger határánál.

Ily módon február 5-én a konvoj a kijelölt időpontban kifutott a tengerre. Másnap estére, teljesen váratlanul, megváltozott a szél iránya. Ez aggasztó jel – északkeleti szél. Késleltette a jég eltakarodását. A helyzet észrevehetően rosszabbodott, és délben M. G. Markov közölte, hogy a vastag jégben megálltak a hajók.

Az angol katonai misszió azonnal felhívott bennünket. Henderson főhadnagy kéri, hogy fogadjuk.

Kerek egy óra múlva Henderson nálam volt a Petrográdi sugárúton levő parancsnokságon.

– Nyugtalanítanak bennünket fehér-tengeri dolgaink. A teherhajók beszorultak. Kapitányaink törésektől félnek. Véleményük szerint mikorra várható a helyzet javulása?

Az angol misszió Arhangelszkban London és Washington érdekeit képviselte, bár amerikai hajó és rakomány jóval több volt. Az angolok főnöke Mond sorhajókapitány, az amerikaiaké Harchot kapitány volt.

– Félünk – tette hozzá Henderson főhadnagy –, hogy a németek tudomást szereznek a jégben megrekedt teherhajókról és... maga is tudja. Bagyigin kapitány, mit jelent egy mozdulatlan cél bombázása.

A nyugtalanság teljesen indokolt volt, de mit mondhattam?

– Nagyon sajnálom, de előfordul, hogy a jég ezen a kicsi, de szeszélyes tengeren igen erősen összezárul és nem akar engedelmeskedni a jégtörőknek. Holnap felszállnak a felderítő-repülőgépek. Hívjon fel egy nap múlva, talán lesz valami újság.

Az angol misszió tisztjei igen nagy figyelemmel kísértek minden konvojműveletet. A fehér-tengeri jégkíséretre ferde szemmel néztek az angolok.

Több ízben kifejezték aggodalmukat: nem nyomják-e össze a jégtáblák a szállítóhajókat és akkor mindegy – akár az ellenség bombázza szét a hajókat a murmanszki kikötőben, akár a Fehér-tenger jégtáblái között pusztulnak el.

A Szovjetunió számára kétségtelenül előnyösebb volt keresztülvezetni a teherhajókat a Fehér-tengeren és az ellenség repülőgépeitől viszonylag nem háborgatott Szeverodvinszkben kirakni őket. Mi, jégtörősök, meg voltunk győződve róla, hogy veszteség nélkül el tudjuk vinni a szövetségesek teherhajóit. Az angol parancsnokság azonban ürügyet keresett arra, hogy leállítsa a jég közti szállítást, s azért e téren minden bonyodalom rendkívül kellemetlen volt.

Másnap reggel a légi felderítés ismét azt jelentette, hogy a hajók útvonalán vastag jégtáblák vannak. Mihail Gavrilovicsnak „szigorú" rádiótáviratot küldtem: meg kell kísérelni átkelni a jégtáblákon. De rádiótáviratot küldeni mindennél egyszerűbb.

Tizenkét órakor Henderson ismét nálam volt.

– Nagyon nyugtalanít bennünket a teherhajók helyzete – kezdte azonnal fújni a magáét. – Azon a környéken, ahol állnak, hat ízben észleltek náci felderítőt. Feltételezzük, hogy az ellenség okvetlenül bombázókat fog küldeni. Úgy látszik, a jégtörőknek szükségük van az ön jelenlétére.

Természetesen, akár ott lettem volna, akár nem, ez semmit sem változtatott volna a helyzeten. A kapitányok tapasztaltak és igen jól kiismerik magukat a jégtáblák között. De, amint látható, ha az ember akarja, ez is ürügy lehet a civódásra.

Az angolok megnyugtatása céljából azt mondtam, hogy holnapra enyhül a jéghelyzet. Valóban, a meteorológusok előrejelzése szerint megváltozik a szél iránya. Lelkem mélyén azonban nyugtalan voltam.

Felhívott A. Sz. Budanov. A területi pártbizottságon is tudták, hogy az angolok nyugtalanok a karaván késedelmes kifutása miatt. A menetrend szerint ma kellene kivinni a teherhajókat a jég szélére, amikor is a nyugati konvoj hajói megközelítik őket.

Este Papanyinnal a következőképpen határoztunk: ha a helyzet nem javul, a karaván sodródásának a helyére repülök. A repülőcsoport megkapta az utasítást. Leszállás a jégen, a jégtörők közelében . . .

„Pszichológiai" repülésemre azonban nem volt szükség. Másnap reggel Markovtól megérkezett a rég várt jelentés: a jég enged és a jégtörők munkához láttak. Utána minden úgy ment, mintha megolajozták volna. A teherhajók egy kicsit elkéstek a találkozásról. A légből nem érhette őket meglepetés.

Hogy elkerüljük a kellemetlen szóbeszédet a különböző fórumokon, minden ezután következő kíséret az én zászlóm alatt zajlott le, egyet kivéve, amelynek M. P. Belouszov volt a parancsnoka. Őt, mint az északi-tengeri út főigazatóságának helyettes főnökét, kötelességei Moszkvához kötötték.

Az arcvonalról örömhírek érkeztek. A Vörös Hadsereg folytatta támadását. Nem volt olyan nap, hogy egy vagy több város ne szabadult volna fel az ellenség igája alól.

A legfelsőbb főparancsnok február 23-i parancsából különösen egy mondat ragadta meg figyelmemet: „. . . dicső harcosaink, parancsnokaink és politikai munkásaink hervadhatatlan dicsőséggel övezték a Vörös Hadsereg harci zászlóit és lerakták a német fasiszta hadseregek legyőzésének szilárd fundamentumát."

A „győzelem" szó egyre gyakrabban fordult elő a lapok hasábjain és hallatszott az éterben.

Rendelet jelent meg a személyi állomány új rangjelzéseinek bevezetéséről a Haditengerészeti Flottánál. Mi is váll-lapot fogunk viselni!

Február vége. Arhangelszkban hideg, derült a reggel, a szél nem fúj. A levegő nem mozog. A kék égen szétterülnek a gyárkéményekből felemelkedő szürke füstoszlopok. A járókelők lába alatt csikorog a megfagyott fajárda. Nem tudom miért, de eszembe jutott, hogy a háború előtt a fehér-tengeri kolhoztagok ebben az időben készülődtek a fókavadászatra.

Visszagondoltam a „Szadkó"-n megtett utakra. Szemem előtt megjelentek a végtelen fehér térségek. A hajó által felvert jég csobbanva esik a vízbe, megfordul és zúgva csapódik vissza.

És a vezérlőkabinban nem az utcai fajárdák csikorgása, hanem a jégnek ütköző acél hajótest ismerős hangja hallatszik. Az íróasztalon párhuzamos vonalzó, mérőműszer és szögmérő – mint a kormányosi kajütben. És a Fehér-tenger térképe. Úgy tűnt, mintha a fókaivadékok telepeinek nagy foltjait látnám rajta. Ez azonban csak a jégfelderítés térképe és nekem a fehér-tengeri jégtáblák között ki kell jelölnöm a következő konvoj útvonalát. A térképen a tenger három része: a központi medencének nevezett déli rész, a Fehér-tenger torka és az Északi-Jeges-tenger felé nyíló tölcsér.

A torok (egy keskeny, mintegy 30 mérföld széles és több mint 70 mérföld hosszú tengerszoros) – a legnehezebben járható szakasz, tele jégtorlaszokkal. Ezenkívül az itteni jégtáblák helyzete a központi medence átjárhatóságára is hatással van. Mindezt figyelembe kell vennem.

Figyelembe veszem. Még egy-két órai munka és telefonálok a flottilla törzsének, közlöm a hadműveleti osztály főnökével, hogy a kísérési tervtől nagyobb eltérésekre nem számítok.

Ezen a télen sok a gond. Moszkva közölte, hogy február, március és április feszült lesz, számos konvoj megalakulását és érkezését várják, összesen majdnem száz teherhajót.

Mindegyiket át kell vinni a jeges vizeken. Mindegyiket ki kell rakni és újra megrakni.

Ezek azonban az egész téli hajózás feladatai. És holnap kifut a tengerre egy nyugatra induló konvoj. Mint mindig, most is mindent, ami szükséges, megbeszéltem a hadiflottilla parancsnokságával. A dokumentumot, amely a jégtáblák közti mozgást meghatározza, a mi parancsnokságunkon készítik és én írom alá. A jobb felső sarkán a szignó: „Egyetértek V. A. Sztyepanov." Az okmányt időben elkészítették, és egy esetre sem emlékszem, amikor késedelem fordult volna elő: a flottillának elegendő időre volt szüksége ahhoz, hogy szavatolja a hajóút biztonságát. Előre jeleztük a konvoj indulási idejét, továbbá körülbelül mikor halad el a tyeri part fő pontjai mellett és mikor érkezik arra a helyre, amikor a karaván átadják az Északi Flotta kíséretének.

Az időpontok minden utasításban különbözők voltak, aszerint változtak, hogy milyen a jéghelyzet.

Légi felderítést a művelet tervezésétől függetlenül rendszeresen végeztünk. Ámde az indulás időpontjának kitűzése után a gépek minden nap felszálltak, ha szükség volt rá, naponta kétszer is.

Cseng a telefon. Felveszem a kagylót.

– Bagyigin kapitány? Davis hadnagy, jó napot.

– Erőt, egészséget, Mr. Davis.

– Nem halasztják el a teherhajók indulását?

– Nem, holnap reggel 6 órakor indulás.

– Nagyon jó... az idő szép – a hadnagy egy pillanatra elhallgatott. – Sajnálom, hogy nincs idejük orosz fürdőre...

– Ó, igen! – jutott eszembe ígéretem. Az órára néztem – tizenegyre jár. – Mr. Davis, felhívom tíz perc múlva.

Amint letette a kagylót, azonnal hívtam Vitalij Mescserint.

– Itt Mescserin.

– Vitalij, mi az, megfeledkeztél ígéretedről?

– Kosztya? A fürdőről van szó?!

– Ha pontosan tizenhárom órakor odamegyek hozzád, tudsz gőzt csinálni?

– Tudok.

– Vedd figyelembe, hogy velem lesz az angol összekötő tiszt, rendes fickó, szeretné kipróbálni, milyen az orosz fürdő.

– Minél több gőz kell?!

– Eltaláltad. Fürdő után pedig tea a szamovár mellett. Értetted?

– Várlak.

Amint már említettem, Vitalij Dmitrijevics volt a hajógyár igazgatója A gyár kicsi volt, csak kis fahajókat épített. A fürdőt Mescserin nemrég építette, és azzal dicsekedett, hogy sehol sincs hozzá hasonló. Arhangelszkban a fürdő nagy becsben volt. Aligha akad olyan város, ahol jobban szeretnék a gőzt, mint Arhangelszkban.

Kerek tíz perc múlva felhívtam Davist és megbeszéltük a találkozást.

Ma. úgy látszik, valamilyen különleges nap van. Alig tettem a helyére a kagylót, amikor a titkárnő. Antonyina Kuzminyicsna egy hadihajón szolgáló matrózt vezetett be a szobába.

- Nyikolaj Szergejevics - a lesoványodott Saripovot nem ismertem fel azonnal -, mi történt magával?

- A kórházból jöttem.

Összecsókolóztunk. Leültünk a díványra. Ő, Kolja Saripov, a „Georgij Szedov" főgépésze, aki velem együtt sodródott a Jegestengeren keresztül. Rendkívül leleményes ember, ügyes kezű, bátor. Említettem, hogyan küldték Sztálingrádba.

- Mesélj el mindent sorjában, Nyikolaj Szergejevics.

- Mit meséljek? Harcoltam a Volgánál, felderítő szakaszparancsnok voltam, megsebesültem, Asztrahányban gyógyítottak ... boszszantó, a legsúlyosabb harcok akkor kezdődtek.

Nyikolaj Szergejevics beszélt Sztálingrád hőseiről, a védelem szörnyű napjairól, s közben elérzékenyült, potyogtak a könnyei.

- Kitüntettek?

- A Honvédő Háború-érdemrend és a Csillagocska.

- Derék dolog, Kolja, nem hoztál szégyent a Szedov-családra. És most mit szándékozol tenni?

- Teljesen fel akarok gyógyulni, Konsztantyin Szergejevics. Utána Poljarnoje. Az Északi Flotta. Ha a háborúnak vége - újra kereskedelmi hajó. Itt van a bátyám, Borisz.

Az idő észrevétlenül múlt. Saripov fél egyig ült nálam. Nem akart a fürdőbe menni.

Alighogy elment, megérkezett az angol hadnagy.

Misa Cserpanov, a pisze orrú, fiatal gépkocsivezető a sima faúton gyorsan elvitt bennünket az „emkén" Mescserinhez.

A hajógyár fő horgonyzóhelyén egy különös konstrukciójú félig kész hajót láttunk. Fából volt, kicsi, a neve „Hramcov kapitány". Régen ott állt és még sok dolog volt rajta Valaki még dalt is költött erről a hajóról: „Mescserinnél a hajógyárban áll egy csodabogár, félig hal, félig bálna."

De itt a fürdő. Ez még kívülről is vidámnak látszott. Egy kis gerendaház. Belül - minden új és tiszta.

A meleg fürdőben levetkőztünk. Davis nyakán ezüst kereszt és talizmán. Fehér testén a sűrű vörös szakáll idegenül festett.

- Miért visel szakállt? - kérdeztem tőle.

- Igyekszem nem felelni erre a kérdésre. Túl gyakran teszik fel.

De önnek megmondom: megfogadtam, hogy mindaddig nem borotválkozom, amíg le nem győzzük a nácikat.

– Értem. De ha nem nyírja meg, lenőhet a térdéig. Dús a szőrzete. Vajon a flotta vezetőségének tetszeni fog egy ilyen szakáll?

– Nem, nem, minden hónapban megnyírom. De a sztálingrádi győzelem után már kezdtem azt gondolni, hogy talán ennek az évnek a végéig lesz szakállam.

– Igen, ha az angolok és az amerikaiak egy hónap múlva partraszállnának Franciaország tengerpartján.

– Ó-ó, ha én lennék a miniszterelnök, kapitány, megparancsolnám, ne halogassák, a csapatok szálljanak partra Franciaországban. De csak Őfelsége flottájának hadnagya vagyok, és semmit sem tehetek. De lélekben, kapitány, az ön népével vagyok nehéz harcában.

Hittem a hadnagynak. Kétségtelenül igazat mondott, már kissé megismertem ennek a fiatal angol tengerésznek a jellemét és nézeteit.

– Kérem önt – mondtam és a gőzkamrára mutattam. Bementünk és szorosan becsuktuk az ajtót magunk mögött.

Nekem, aki hozzá voltam szokva a fürdő gőzéhez, úgy tűnt, hogy bizony kissé meleg van. Davis ijedten nézett rám, de miután látta, hogy kezdem előkészíteni a fakádakat, megnyugodott.

Feltűnő helyen négy vesszőnyaláb és két új vattával bélelt sapka feküdt.

– Mire valók a meleg sapkák? – kérdezte a hadnagy.

– Amikor gőzölünk szükség van rájuk.

– Ó-ó-ó . . .

Leöntöttük magunkat meleg vízzel, s megragadva a vesszőnyalábot, így szóltam:

– Kérem, Mr. Davis, vegye a sapkát és másszon fel a polcra, meg fogom gőzölni.

– Kérem, először ön, ön a házigazda.

– A vendéget illeti meg az elsőbbség.

– Nem, kérem, ön.

– Talán rendfokozat szerint mérjük? – mondtam ingerülten. – De ilyen nincs a fürdőben.

Ezek a szavak úgy látszik meggyőzték a hadnagyot, és a sapkát fejére húzva engedelmesen felmászott a polcra.

Elhatároztam, hogy teljes képet adok neki az orosz fürdőről és még egy vödör vizet loccsantottam a kövekre. A levegő gyorsan hevülni kezdett és úgy éreztem, mintha a haj a fejemen megmozdult volna, a fülem pedig kezdett összecsavarodni, mint a száraz levél.

Az angol némán, fogait összeszorítva feküdt a polcon.

A vesszőnyalábot meleg vízbe mártva gyengéden végighúztam a hátán.

– De kapitány, hiszen ez kínzás – mondta anélkül hogy fejét felemelte volna.

– Nem baj, tűrje csak, aztán majd más véleménye lesz. Ha már nem bírja, szóljon – és elkezdtem csapkodni a gőzölgő vesszőnyalábbal. Davis egy szót sem szólt többé, felszólításomra egyik oldaláról a másikra fordult.

Fehér bőre nemsokára vérvörösre változott. De egyszer sem panaszkodott, nem kért kegyelmet. Még kétszer loccsantottam vizet a kövekre, és végül már magam is szenvedtem.

– Első alkalomra elég. Most én megyek a polcra és ön fog megdolgozni a vesszőnyalábbal.

A hadnagy egy pillanat alatt a földön termett és tanácsomra magára borított egy vödör jeges vizet.

Egy óra múlva Mescserin dolgozószobájában ültünk és a gömbölyű réz szamovár mellett teát ittunk.

A vendégszerető házigazda kinyitott két doboz húskonzervet, ami abban az időben fényűzésnek számított. Még rozskenyér és vaj is volt. A teát cukorral a szánkban ittuk. Emlékszem, Davis égig magasztalta a fürdőt, amikor kissé megfeledkezett az erős gőzről.

A beszélgetés természetesen a háborúra terelődött. Davis dicsérte a szovjet emberek bátorságát, azokét, akik verték az ellenséget a fronton és azokét, akik a győzelemért dolgoztak itt, Arhangelszkban.

– Az önök üzemeiben sok nő és serdülő dolgozik. El vagyok ragadtatva erős lelkű asszonyaiktól – mondta a hadnagy.

Tisztán és elégedetten tértünk vissza a városba. Útközben Davis megkérdezte:

– És mikor jön össze Arhangelszkban a „nagy jégtörő trojka"?
– Bocsásson meg, nem értettem.
– Az angol misszión így hívják Belouszovot, Önt és Annyint.[1] Még nem hallotta?
– Nem volt alkalmam.
– Mond sorhajókapitány fogadást szándékozik adni, és szeretné önöket együtt meghívni.
– Belouszov azt ígérte, hogy március végén itt lesz.

Este 6 órakor az ügyeletes diszpécser jelentette, hogy minden teherhajó készen áll. Hét órakor a hadnaggyal légcsavaros szánra ültünk és 30 perc múlva Szeverodvinszkben voltunk. A menettörzs többi munkatársa már előbb odament, vonattal. Kegyetlen hideg volt, mínusz 25 fok körül.

Ez alkalommal az „Anasztasz Mikojan"-t jelölték ki zászlóshajónak. Meg akarunk győződni róla, hogy dolgozott a háború előtt utoljára épített jégtörő.

Az új jégtörőknek ugyanis lényeges fogyatékosságaik voltak. Azon a helyen, ahol a víz alatt hajlott orrtőke a víz feletti függőleges részbe átmegy, a tervező szeszélye folytán megvastagították az anyagot. Ennek következtében a hajó nem törte, hanem maga előtt tolta a jégtáblát. Az első belekapaszkodik a másodikba, a harmadikba, és mire az ember észreveszi, a jégtörő a jégen „ül". Ebben az esetben a sebesség és a jégtörő tulajdonságok is erősen csökkennek, még a széttört jégtáblák között is.

De sem a „Kraszin"-nál, sem a „Jermak"-nál nem volt ilyen vastagítás az orrtőkén.

Jóval 6 óra előtt ébredtem – amikor a hajóknak ki kellett futniuk a tengerre. A kikötő még sötét. Lassan szitál a hó, de még hidegebb volt.

Amikor a jégtörő alsó folyosóján végigmentem, a fűtőház nyitott ajtaján keresztül hangos beszédet és kazánajtók csörömpölését hallottam. A lemezekre kirakott salak kénszagot árasztott. A vaslapokon hangosan csattogtak a lapátok – valaki szenet hányt a tüzelőtérbe. A fűtők teljes készenlétben tartották a kazánokat.

[1] N. P. Annyin – az UBLO főnökének katonai helyettese.

Most majdnem teljesen megfeledkezünk a gőzhajó mozgatóerőiről – a kazánfűtőkről –, viszont a háború idején a fűtőktől sok függött. Emberi izomerő mozgatta a gőzhajót. Ha a gőz tartotta magát a jelzésen, a hajó normális sebességgel haladt. Ha viszont nem, akkor alig mászott és kitűnő céltábla lehetett az ellenség számára.

A matróz 8 óránként ment ki őrségre, a fűtőnek 12 órát adtak pihenésre. Viharban a kazánnál még nehezebb volt a munka. Trópusi hőségben való hajózáshoz különleges állóképesség szükséges. Emlékszem, amikor egyszer Ogyesszából Vlagyivosztokba mentünk, az egyik fűtő rosszul lett, és engem mint fiatal, erős matrózt állítottak a helyére. Akkor alaposan megismertem a fűtőmunka minden gyönyörűségét. Különösen a tüzelőtér tisztítását.

A gőz nyomását a jelzésen tartani – ez valóságos tudomány. Háború idején a fűtőmunka nehézségeihez még a közvetlenül a hajó fenekén való tartózkodással összefüggő veszély is járult. Ha a gépházat vagy az egyik kazánfülkét torpedótalálat érte, rendszerint az egész váltás elpusztult.

Mindenkinek, aki szénszállító hajókon szolgált, emlékezetesek a gyakori vételezések, amikor az egész hajót fekete porréteg borította. A szénpor mindenhova behatol. A sarkvidéken a legénység rakta be a szenet. Minden ilyen szénvételezés után általános mosás és tisztogatás volt az egész hajón. És ha még arra gondolunk, hogy a kikötőkben álló hajókon a salak a fedélzeten gyülemlik fel és csak indulás után lapátolják a tengerbe „rohammunkával", amelyben az egész legénység részt vesz!

Napjainkban nemcsak a jégtörők, hanem az egész szovjet flotta folyékony fűtőanyaggal üzemel. A fűtői beosztásnak csak a neve maradt meg. A mazutnak a hajtógépbe való adagolását nem a fűtő, hanem a kazángépész szabályozza.

Szerintem a szilárd fűtőanyaggal működő gőzhajók – külön korszak a hajózás történetében. Ugyanolyan, mint a vitorlás hajóké. Azok, akik vitorlával hajóztak, teljes mértékben a széltől, azok pedig, akik szilárd fűtőanyaggal hajóztak, teljes mértékben az ember izomerejétől függtek.

De eltértem a tárgytól, amikor a „Mikojan" fűtőinek rendes munkájáról megemlékeztem.

Reggel 6 órakor a karaván menetrend szerint kivezettük a Fehér-tengerre. Nemsokára súlyos jégtáblákkal találkoztunk. A hajók megálltak. Elhallgatott a jég ropogása és csikorgása az acél hajótestek alatt, beállt a csend. Valahol a messzeségben a jég széle mögött hideg hullámok zajongtak, itt pedig a nehéz páncélba öltözött tenger mozdulatlan és néma volt. Jött a dagály. Itt-ott megrepedt a jég és alacsony torlaszok keletkeztek.

A Fehér-tenger torkában márciusban a legnehezebb a hajózás. Ennek az a magyarázata, hogy márciusban halad át a torkon a központi medencének a legnagyobb hidegben, februárban megfagyott jege.

Széles áthidaló utat kell törni. De a szövetséges kísérettel való találkozásig már nem sok idő van hátra. A szél pedig, bár nem erős, de északkeletről fúj, és nem számíthatunk arra, hogy a jégtáblák hamarosan megritkulnak.

A jégtáblákon való átkelést a „Mikojan" kezdte meg elsőnek, úgy, ahogy az egy zászlóshajóhoz illik. De szétvert és utána összefagyott jégben kellett csatornát törni, amely néha olyan kemény, mint a kő és rosszul hasad. A „Mikojan" sorozatos ütésekkel verekedte magát előre, minden alkalommal 20–30 métert haladt előre.

Egy óra múlva úgy határoztam, hogy a „Kraszin"-nak adom át az „első szót". M G. Markovnak jobban ment a dolog, a jégtörő minden csapástól több hajótestnyit ment előre. Ez természetesen nem a kapitány hozzáértésének, hanem teljes mértékben a hajó lehetőségeinek volt köszönhető. Mint már említettem, az új jégtörők körvonalainak fogyatékosságai voltak.

Elégedetten figyeltem a „Kraszin" munkáját. Nekifutás céljából kissé hátrament, valamennyi gépét bekapcsolta, és csikorogva futott neki a jégnek, súlyával utat csinált magának.

A súlyos jégtáblák közti előre-hátra mozgás egyhangúsága miatt nagyon kifárasztotta az embereket és feszült figyelmet követelt.

A hajó berágta magát a jéggátba, szétzúzta és lassan elúszott, mintha erőt akarna gyűjteni. És így kellett haladni lépésről lépésre, öt mérföldön keresztül. Hol itt, hol ott találkoztunk a sokrétegű jégmezők töredékeivel.

A jégtörő munkájában van egy igen fontos mozzanat. Amint a hajó kezdi nem bírni, még mielőtt teljesen leáll, valamennyi gépnek

teljes gőzt kell adni hátramenetben. Ha a hajó a nehéz jégtáblák között megáll, akkor beékelődik és egyhamar nem lehet kiszabadítani.

A „Kraszin"-t tapasztalt kéz vezette. Egyszer sem ékelődött be. Két óra leforgása alatt kivájta a csatornát. Ennek fehér partjai között a jégtörő olyan volt, mint egy óriási fekete vasaló. Bizony, a háború alatt nehéz lett volna meglenni Makarov tengernagy nagyszerű alkotása nélkül. Nehezen tudjuk elképzelni, hogyan ment volna nélküle a hajózás a magas szélességi fokokon. Északi-tengeri út, Fehér-tenger – itt jégtörők nélkül semmire sem megyünk. Büszkék lehetünk arra, hogy az a hajó, amelyet alkalmassá tettek a sarkvidéki jég közti munkára – orosz találmány. Kissé előreszaladva elmondom, hogy a jégtörőkkel még nem mondták ki az utolsó szót – még az atomjégtörőkkel sem.

„. . . Tudom, hogyan lehet elérni az Északi-sarkot – mondta egyszer Makarov. – Olyan erős jégtörőt kell építeni, hogy szét tudja törni a sarkvidéki jégtáblákat. A Jeges-tenger keleti részén nincsenek gleccserjegek, következésképpen az ilyen jeget szét lehet törni és szét is kell törni, csak elég erős jégtörőt kell építeni. Ehhez milliókra van szükség, de kivitelezhető."

Feltételezem, hogy nincs messze az az idő, amikor a tengernagy jóslata teljesül. Az egyik szovjet atomjégtörő hosszában és széltében is át tud haladni a Jeges-tengeren. Az Északi-sarkot hajón is el fogjuk érni.

A „Kraszin" most visszatért a teherhajókhoz, kivágta őket minden oldalról és jelt adott: „Kövessetek!" A gőzösök és a motoros hajók különböző hangokon válaszoltak. Ismét elkezdődött a vezetés.

A jégtörő mögött haladó teherhajóknak tartaniuk kellett az előírt távolságot és azonnal végre kellett hajtaniuk az utasításokat. Ezeknek az egyszerű szabályoknak a megtartásától függ a siker. A súlyos jégtáblák között a hajók közti távolság rövid – mindössze három hajótestnyi. Ilyen távolság mellett a hajó meg tud állni anélkül, hogy az előtte haladóban kárt tenne és jóval könnyebben mozog.

A szövetséges teherhajók minden szabályt szigorúan megtartottak. A fedélzetükre adott révkalauzok rendszerint tapasztalt hajóvezetők voltak.

A bíborvörös nap észrevétlenül eltűnt a jégtorlaszok mögött. Sötétedni kezdett. Meg kellett állni. De a fő akadály – a nehéz jéggát – már mögöttünk van.

A Fehér-tengeren márciusban szép napok járnak – tiszták, felhőtlenek. A nap vakítóan süt, csillog a tengert borító hófehér takaró. És még szebbek a márciusi éjszakák. A sötét ég kitárja szemünk előtt csillagainak kincsestárát, a legkisebb csillagocskáig, amit emberi szem egyáltalán láthat. Ragyogóan süt a végtelen útját járó hold.

A Fehér-tenger él. Itt nincs halotti csend, mint télen a Jegestengeren. Az itteni emberek nemhiába nevezik élőnek. Egy órára, egy percre sincs nyugtuk.

Mint valami nehéz sóhajtás, amelyet tompított a távolság, a messzeségből a jég összezárulásának félelmetes zaja hallatszott. A hangok hol elcsendesültek, hol ismét erősödtek. Valahol a közelben nagy robajjal meghasadt a kemény jégtábla: mint robbanás után hullottak a vízbe a repeszdarabok, csobbanások és a felkavart víz zaja hallatszott.

Megvirradt. A szél iránya megváltozott. Az éjszaka folyamán a széles folyó a láthatárig szétvágta a jégtáblákat. Jégpartjai szétnyíltak, egyre jobban eltávolodtak egymástól. És most már egészen a közelben a hideg levegőben a tiszta víz nagy térsége gőzölgött.

A narancssárga gömb lassan emelkedett fel a tenger fölé. A jégtáblák szinte kékre színeződtek, a felolvadt helyek pedig olyanok voltak, mintha vérvörös folyadékkal lennének megtöltve.

De a színek színek a háború meg háború . . .

A jég szélénél az őrnaszádok ellenséges tengeralattjárót észleltek. Mélyvízi bombáikkal arra kényszerítették, hogy eltakarodjék tájainkról.

A kíséret jól végződött. Valamennyi teherhajó időben és sérülés nélkül ért a találkozás helyére.

Sarkvidéki jégtáblák. Mindig csodálkoztam helyi elnevezésükön. De ki ismerné a jégtáblákat, ha nem az északi tengermelléki lakosok, akik majd ezer éven át vadásztak rajtuk a tenger állataira. Különösen kifejező a „szalonna" szó, amely a tengeri jégtábla keletkezésének második szakaszát jelöli – lágy, félig átlátszó réteg, amely

valóban emlékeztet a tengeri állatok szalonnájára és körülbelül vele azonos vastagságú. A második szakasz, amely a „szalonnából" keletkezik, a „hártyajég", amely azonban már elbírja az ember súlyát. Fontos tudni, hogy elbírja-e a vadászt.

Valamikor olvastam F. Litke „Négyszeri utazás az Északi-Jegestengeren a »Novaja Zemlja« katonai kétárbocos vitorlás hajón az 1921–1924-es években" című könyvét. A szerző azt írja, hogy a „hártyajég" elferdített angol szó – „nyilasz", a „new ice"-ből (új jég) származik. Kiderül, hogy az angolok csak egy pillantást vetettek a jégre és máris nevén nevezték, a tengermelléki lakosok pedig ezer év alatt sem tudtak rá elnevezést kigondolni, hanem másoktól vették kölcsön?

A jégtörőn a kezembe került Sz. V. Makszimov „Egy év északon" című könyve, amelyben ezt olvastam: „A megszilárdult vékony jég, az ottani elnevezés szerint »nalisz« olyan hamar rátapad a partokra, hogy a vadászatról visszatérőben nehezen lehet átvergődni rajta."

Eszembe jutott, hogy a tengermellékiek a nyugodt, csendes tengert „liszije" vagy „loszije" morje-nak nevezték. Ezek szerint a nyugodt tengeren keletkező jeget „nalisz"-nak vagy „naliszjá"-nak kezdték nevezni.

Még nem hittem sejtésemben, s kimentem a fedélzetre (hártyás jégtáblákon át haladtunk), és megkérdeztem egy öreg tengermellékit, aki a jégtörőn matrózként szolgált:

– Milyen jég ez?

– Hártyás (nyilasz) – felelte ő gondolkodás nélkül.

Nesze neked „new ice"!

Miután a karaván kísérését befejeztük, visszafelé magunkhoz vettünk néhány teherhajót a nyugatról érkező új konvojból – a jég szélénél vártak bennünket.

Ez a konvoj útközben kegyetlen viharba került. Több hajó megsérült és visszatért Izlandba. A viharban megsérült cirkáló és anyahajó szintén nyugat felé vett irányt. Az ellenség nem volt kitartó a konvoj üldözésében és a rossz időt kiállt 22 teherhajó szerencsésen megérkezett a Kolai-öbölbe.

Miután a nyugati karaván a kikötőbe vittük és hazatértünk

a *Pravdá*ban olvastam Alekszej Tolsztoj méltató kritikáját a „Sztálingrád" című filmről.

A filmet okvetlenül meg kell nézni – gondoltam –, ha majd elkerül hozzánk, Arhangelszkba.

A Fehér-tenger jégtábláin keresztül

A következő kísérésnek a Fehér-tenger jégtábláin keresztül reggel kellett volna kezdődnie. Ma pedig egész nap Szeverodvinszkben vagyok. Sok a dolog. A legfontosabb, hogy éjjel 12 órára valamennyi teherhajó kirakását befejezzük.

A munkások nagyszerűen megbírkóznak a feladattal. Itt minden ember látja, milyen segítséget nyújt az arcvonalnak. Ez a segítség repülőgépeken, harckocsikban, ágyúkban, géppuskákban, gránátokban és robbanóanyagban fejeződik ki, amelyet a horgonyzóhelyeken kiraknak a gőzösök és motoros hajók gyomrából.

Késő estére minden teherhajót kiürítettek, készülődnek a menetre.

Miután parti dolgaimat elintéztem, a „Kraszin" fedélzetére mentem, amelyen hajóznom kellett. Nyikolaj Petrovics Annyin, a meteorológusok, a híradósok és a rejtjelzők szintén megérkeztek.

Bocsássa meg az olvasó: valahányszor a „Kraszin"-on vagyok, a mai ügyeken túl mindig megrohannak tengerész ifjúságom élményei. És amikor a hajóról írok, ugyanez történik velem.

A „Kraszin" – az én jégtörő iskolám. A tengerésziskolában a pedagógusok nem győztek figyelmeztetni bennünket: kerüljétek el a jégtáblákat, mindenképpen óvjátok tőlük a hajót. A „Kraszin"-on pedig mást láttam: a hajótesttel megnyomni és feltörni a jeget, magunk után vinni a hajókat. A váltás többi emberével együtt bizonyos mértékben nekem is vezényelnem kellett a „jégparádét". Legelőször is az embernek meg kell tanulnia manőverezni a hajó három gépével. Egyszer, azokban az első napokban történt, hogy amikor kivágtam egy jégben rekedt gőzöst, majdnem betörtem az oldalát.

A „Kraszin"-on voltam harmadik, második és első tiszt. A fedélzeten minden deszkát, minden csavart ismertem.

Tehát holnap újra a tengeren. Lassan mentem végig a jégtörő folyosóin, benéztem a társalgó-kajütbe, szót váltottam a főgépésszel és bementem a számomra előkészített kajütbe. Milyen kellemes meleg van a jégtetőn és milyen otthonos itt! A gőz gyenge sistergéssel és ropogással áramlik a csövekben meg a fűtőtestekben és árasztja a meleget Mintha eleven élet mozogna a csövekben, mely átadja a melegét a hajónak.

Ismét a múlt emlékei . . . 1935 márciusa. Mi, a „Kraszin" komszomolistái akkor indultunk el vonaton jégtörőnkre. Bár még semmit sem tettünk a hazáért, minden állomáson úgy fogadtak bennünket, mint a sarkvidék hőseit. A pályaszakaszokon – színes transzparensek, forró hangulatú gyűlések, fúvószenekarok.

Mindnyájan égtünk a vágytól, hogy minél hamarabb harcba szállhassunk a sarkvidéki jégtáblákkal, bár utólag beismerem, hogy többségünknek nagyon-nagyon homályos elképzeléseink voltak e tevékenységről.

Vlagyivosztokban – s ez általános elkeseredést okozott – megtudtuk, hogy a „Kraszin" még északon dolgozik, csatornát vág a Nagajev-öböl jegében a teherhajónknak. Ismét utazás, csakhogy most a Japán- és az Ohotszkij-tengeren.

Végre a jégtörőnkön vagyunk. Izgatottan léptünk fedélzetére, hiszen tudtuk, hogy a szovjet hajózás történetében a „Kraszin" dicső lapot írt. Jó néhány hősies út van mögötte a jeges tengereken

Az Ohotszki-tengeren megkaptuk a jégkeresztelőt. Mindegyikünk igyekezett minél gyorsabban és jobban elsajátítani munkahelyének teendőit a hajón. Nem minden komszomolista fűtő birkózott meg rögtön a nehéz kazánokkal. A jégtörőnek meg kellett állnia, mert nem volt elég gőz.

A kazánnál a munka teljes erőfeszítést követel. A „Kraszin"-on minden fűtőnek naponta körülbelül öt tonna szenet kellett behánynia a tüzelőtérbe, vagy ahogy mi mondtuk, „átlapátolnia". Ehhez járult még a tüzelőtér tisztítása és az a munka, amit a szénraktárban kellett elvégezni.

Nem, ezeket az első napokat és mérföldeket a jégtörőn nem adták nekünk ingyen. De jó iskola volt számunkra!

Mindig, amikor az útnak induló hajó fedélzetére lépünk, elvonatkoztatunk mindentől, ami földi, ami személyes. Az marad meg, amire szükség van a munkához a tengeren, a hajó számára. Amint a régi orosz szabályzat mondja: „Szedd össze eszedet és irányítsd az útra. Jaj, ha a tengerész agya az otthoni bánatok miatt visszafelé néz."

Jó és okos szavak.

Késő este a jégtörőn megjelent Davis hadnagy, a szövetségesek összekötő tisztje. Mint mindig most is udvariasan érdeklődött egészségi állapotom iránt, és felírta jegyzetfüzetébe a teherhajók számát, továbbá sorrendjüket a konvojban.

A hajók vezetésének minden változatára M. G. Markov kapitánnyal együtt előre kijelöltük az előzetes menetirányokat. Mihail Gavrilovics – mint aki a „Cseljuszkin"-en és a „Szibirjak"-on szolgált és V. I. Voronyin tanítványa – a tengerparti hajózási taktika híve volt a fehér-tengeri jégtáblák között. Lassan és meggondoltan így szólt:

– Ilyen szél mellett két nap a tenger. Jól mennénk. De nem szabad halogatni. Értem. Így megyünk, itt meg itt – és ujjával a térképre mutatott – kell dolgozni, Konsztantyin Szergejevics.

Hajnali 4 órakor, még sötétben, elindultak a teherhajók. A kikötő „nyolcasa" segítségével lassan a kapu felé fordultak. A „Mikojan" jégtörő futott ki elsőnek, megtisztította a csatornát és most várta a hajókat a külső kikötőben. Csak néhány perc volt hátra. A távolban éles kürtszó hallatszott, amely vastag basszus hangon ismétlődött: a vontató az utolsó teherhajót is kivitte. A teherhajókat követte az „Admiral Lazarjev" jégtörő és a mi sorunk is. Mi futottunk ki utolsónak, de amikor elhagytuk a hajózócsatornát, nem álltunk meg, hanem elhagytuk a karaván't. Hajókürtjeink hangjai hallatszottak: két hosszú és egy rövid jeladás, ami azt jelentette, hogy „Előre megyek, kövessetek!"

Az árbocra jelzőszálók kúsztak fel. Minden hajó megismételte jeladásunkat.

Ily módon elöl a vezérhajó, a „Kraszin". Utána három teherhajó, majd a „Mikojan" és ismét három teherhajó. A menetet az „Admiral Lazarjev" zárta be.

Amint tegnap Markov kapitánnyal elhatároztuk, északnyugat felé

vettük az irányt, megkerülve a tenger középső részének súlyos jégtábláit. Nyugaton állandó megolvadt helyeknek vagy olyan helyeknek kell lenniük, ahol a jég szétzúzódott. Néha keleten is akadnak szabad vízfelületek, de ezek csalókák, rövid ideig tartók.

Napsütéses, derült idő volt és mintegy 30 fok hideg. A jégtáblákon gyémántként csillogott a fehér hótakaró. A „Kraszin" közepes sebességgel haladt, könnyen megbírkózott a sima jégmezőkkel. Időnként elől repedések keletkeztek, amelyek gyorsan kiszélesedtek és a jég jobbra vagy balra tolódott.

A teherhajók megállás nélkül haladtak, engedelmesen tartották a megadott távközöket. A konvojban haladás megtanította a kapitányokat a pontosságra.

Valamennyi hajón figyelmesen kémlelték az eget. A Barents-tengerhez képest nagy előnyünk volt: az ellenség sem tengeralattjárókat, sem víz feletti hajókat nem küld a mi karavánunkra. A sekély vízű Fehér-tenger erős fagyban és a jégtáblák nagy aktivitása miatt teljesen hozzáférhetetlen a németek számára. A napos idő azonban kedvez az ellenséges légierőnek.

Éjjel a menet lelassult. Óránként 2–3 mérföld sebességgel haladunk. A jég észrevehetően sűrűbb lett, bár az északkeleti szél egyelőre nagyon gyenge.

Kora reggel felhívott a kapitány.

– Gyere a hídra, Konsztantyin Szergejevics.

A fényesebb csillagok még ragyogtak az égen. Körülnéztem és a hajótól balra fókatelepet pillantottam meg a jégen.

– Nézz jobbra, fáj az ember szíve!

Jobbra, kissé távolabb, szintén fókák feküdtek.

Megértettem Markovot. Megszólalt benne a született északi tengermelléki ember. Az ottani települések lakóit ősidőktől fogva a fókavadászat táplálta.

Együtt érzek veled, Mihail Gavrilovics.

– Az egész egy fél órácska, engedd meg, Konsztantyin Szergejevics! Néhány darab kölyökfóka. Egy kicsit feljavítjuk a háborús fejadagot. Friss húspástétom a legénység részére, és a husikát nem vetjük meg.

Meggondoltam – nincs benne semmi különös, ha harminc percig időzünk. A jégtáblák között még többször is meg kell majd állnunk.

Mindenesetre biztos voltam benne, hogy az elmulasztott időt behozzuk és a kísérőhajókkal való találkozás helyére időben megérkezünk.

– Amikor alkalmasnak tartjátok, adjatok jelt a megállásra.

A jégtáblák felett az éhes fókák nyöszörgése hallatszott. A lékekben minduntalan felbukkantak a vadászatra indult anyák. Nyakukat kinyújtották a vízből és a sok ezer kölyök közül megpróbálták felismerni a sajátjukat. A jégen az állatok ügyesen és gyorsan mozogtak, úszóikkal csapdostak és csúsztak a sima felületen. A jégen fekvő nőstények oldalra fordulva és szorosan hasukhoz szorítva szoptatták kölykeiket.

A fókatelep több kilométer hosszú volt. Ezen a helyen jó zsákmány ígérkeznék vadászainknak! És éppen ezekben a napokban. A vadászat ideje megszabott. A kis, pelyhes fókaivadék megszületésétől mindössze három hét telik el, amikor is a jégen meleg, sűrű bundáját úszásra alkalmas sörtére cseréli fel és belemegy a tengerbe. Az anyák követik kölykeiket.

Két hosszú kürtjel a „Kraszin"-ról: megállási parancs az egész konvojnak.

A hajó parancsnoki hídján megszólaltak a távírók, a jégtörő erősen csökkentette sebességét. Puskával és szigonyokkal felszerelt tengerészek ereszkedtek le kötélhágcsón a jégre, a fedélzeten pedig hálót húztak ki. A daru karja oldalra fordult. A csapat készülődött a vadászatra.

A teherhajókon a külföldi tengerészek csodálkozva nézték a szokatlan látványt. A második jégtörőről is emberek mentek le a jégre és íme, a hajó oldalához húzzák az elejtett kölyökfókákat.

Pontosan harminc perc múlva elindultunk.

Néhány óra hosszat folyamatosan haladtunk. Aztán elkezdődött a jég bezárulása. A teherhajók kezdtek lemaradni, megálltak és különböző hangokon kértek segítséget hajókürtjeik.

A „Kraszin" megfordult, és a hajók széttöredezett sora mentén, majdnem szorosan a hajótestek mellett, visszafelé indult. A karaván a másik oldaláról is megkerülte és újra az élre állt.

A teherhajók megmozdultak és elindultak. A jégtörő által kivágott csatorna azonban gyorsan szűkült. Ismét rövid, aggasztó kürthangok hallatszottak.

Markov kapitánnyal bűvölni kezdtük a térképet és a Fehér-tenger áramlatainak atlaszát. Mihail Gavrilovics elővette rendkívül bepiszkolódott jegyzetfüzetét. Kiderült, hogy a Nikogyim-választóvonal még messze van. A jégtáblák között enyhülésre három-négy óra múlva számíthatunk.

A Fehér-tengerről sokat írtak a tudósok és a tengerészek, de ugyanakkor egyetlen segédlet sem volt a jégtáblák közti hajózáshoz, amelynek alapján biztosan ki lehetett volna jelölni az útvonalakat. Minden számításunk személyes tapasztalaton alapult, és ezért nagyon-nagyon megközelítő jellegű volt.

Csak tíz évvel a háború után sikerült egy olyan könyvet írnom, amely megállapította a fehér-tengeri jégtáblák mozgásának bizonyos törvényszerűségeit, és útvonalakat ajánlott a Fehér-tenger torkán áthaladó hajók számára. Később megjelent a hidrometeorológiai szolgálat új jégatlasza.

De akkor, sajnos, a háború alatt, csak tapogatóztunk, a kapitányi intuícióra hagyatkoztunk vagy olyan információkra támaszkodtunk, amelyeket az északi tengermelléki lakosok elődei több évszázados jégtáblák közti hajózás során szereztek.

Egy példával illusztrálom, hogy mennyire bonyolulttá vált a munkánk. Tegyük fel, hogy megkaptuk a jégfelderítés adatait. Kiderült, hogy előttünk összefüggő, zárt vízterületek és megritkult jég. A meteorológusok állítása szerint a szél változatlanul ugyanabból az irányból fog fújni.

Ilyen körülmények között, a sarkvidéken például, a teherhajók óránként 7–8 mérföld sebességgel biztonságosan haladhatnak. Ilyen körülmények között a Fehér-tengeren a jeges körzeteken egy nap alatt át lehetne haladni. A valóságban azonban a dolog nem ilyen egyszerű. A felderítés után egy óra múlva a helyzet erősen rosszabbodott és még egy óra múlva a gőzösök kénytelenek lesznek megállni. Méghogy a gőzösök! Tanúja voltam annak, hogy a Fehér-tenger bezárult jegében a „Sztálin" és a „Mikojan" jégtörők képtelenek voltak mozdulni. Ugyanígy a „Litke" jégvágó is. Csak a „Kraszin" nem vesztette el nagyszerű tulajdonságait. Nemcsak maga tudott mozogni a jégtáblák között, hanem a teherhajókat is ki tudta vágni.

Markov hosszú ideig nem hagyta el a kormányosi fülkét. A rá-

dió-iránymeghatározás adatait felvitte a térképre, a szögfelrakót forgatta és így tovább. Számításai szerint konvojunk simán halad át és sehol sem kell kőzátonyokba ütköznie.

A kapitánynak nem volt szüksége az én segítségemre, és a díványon Leszkovot olvastam. A hajó oldala mellett mozgott a jég, horzsolta a burkolat acéllemezeit. Ez azonban nem ártott a hatalmas jégtörőnek. Befúrva magát a jégbe fenséges nyugalomba dermedt. Mintha csak elszunnyadt volna a nehéz munka után, de álma igen éber volt. Amikor kell, felébred, forogni kezdenek acélcsavarjai és a nehéz hajótest újra törni, aprítani fogja a jégtáblákat.

Kopogtattak az ajtón. Davis hadnagy lépett be a kajütbe.

– Kapitány – mondta –, a 2. számú teherhajó jelenti, hogy erősen nyomja a jég. Kérdi, nem veszélyes-e ez? A 3. számú kérdezi, mikor mozdulunk?

A hadnagy jegyzetfüzetet és ceruzát vett elő.

– A 3. szám figyelje a jeget a hajótest mellett. Amikor kezd szétválni . . .

– Mi az, hogy szétválni, kapitány?

– Hát, amikor a szorítás megszűnik, a jég elválik a hajótesttől, akkor megyünk.

– Majdnem megértettem – bólintott az angol. – És mit feleljek a 2. számúnak?

Gondolkoztam:

– Mondja meg neki, hogy ha elkövetkezik a veszélyes pillanat, adjon kétszer jelt: „Beragadtam a jégbe, figyelem". Tetszik önnek az utunk, hadnagy?

– Igen, lesz mit mesélni otthon.

– Már csak a német repülőgépek hiányoznak, hogy teljesek legyenek az élményei.

– Ó-ó-ó, erről nem kell beszélni. Lesz, ahogy lesz. Én kissé babonás vagyok.

– Mi tengerészek mindnyájan kissé babonások vagyunk.

Nekem rokonszenves volt ez a tengerész.

– Rég kapott levelet hazulról, hadnagy?

– Két napja – anyámtól és a menyasszonyomtól.

Davis szívesen beszélt otthoni dolgairól. Megmutatta menyasszo-

nya fényképét és a családi képet. amely egy kis ház melletti kertben készült.

– Megírtam, kapitány, hogyan látogattuk meg az orosz fürdőt... Megírtam, hogyan vertük egymást egy kis seprővel.

– Vesszőnyalábbal. És nem ütöttük egymást, hanem gőzöltük.

– Igen, igen – vesszőnyalábbal, vesszőnyalábbal gőzöltük. És én meztelenül feküdtem, meleg sapkával a fejemen. Ó-ó, köszönöm, nagyon köszönöm! Anyám azonban azt írta, hogy ez nagyon veszélyes procedúra. Át kell adnom az amerikaiaknak az ön utasításait, kapitány –, mondta végre feleszmélve Davis...

Alighogy Davis távozott – jött a rádiós. Távirat Arhangelszkből. A parti figyelő felderítő-repülőgépet észlelt. A mi konvojunk irányába repült. Tudomásul vettem. A felderítők gyakran megjelentek, de egyelőre minden szerencsésen végződött.

Elszunnyadtam. Éles telefoncsengetés ébresztett fel.

– A jég szétvált. Lehet indulni – közölte Mihail Gavrilovics.

– Kezdjék, rögtön megyek.

A parancsnoki hídon érezni lehetett a tenger lélegzését. Ez arra késztette a feltorlódott jégmezőket és a nagy jégtáblákat, hogy egymás között hol hangosan, hol teljesen halkan beszélgessenek. Most minden oldalról, mintha egy évszázados fenyő susogna, tompa zaj hallatszott. Éles hangok, az összecsapó, egymást eltörő jégtáblák recsegése és csikorgása nem volt hallható. A hold a láthatár déli részéhez közeledett, arra kényszerítve a tenger vizét, hogy szétválassza, eltávolítsa egymástól a jégtáblákat. Az apály a mélypontján volt. A fehér hótakarón mintha csak tintapatakok lennének, lékek és keskeny repedések húzódtak. Virradni kezdett. A jégmezőkön és a jégtorlaszok csúcsán sűrű kék árnyék ült. Keleten azonban pirosodni kezdett egy ragyogó sávocska, a havon fellángolt a kelő nap tükröződése.

Ismét elnyújtott kürtszó. Most azt mondta, hogy a munka ismét megkezdődik.

Két óra múlva befutottunk a Nyikogyim-választóba. Lassan haladtunk benne, de megállás nélkül, óránként négy mérföld sebességgel. A parancsnoki hídról néztem, amint a „Kraszin" a jégmezőket aprítva, biztosan tör utat a konvojnak.

– Konsztantyin Szergejevics, rádiótávirat. Légiriadó!

Ezúttal azt közölték, hogy egy repülőgépcsoport keleti irányban repül. Kimértem a térképen, kiderült, hogy éppen a mi karavánunk irányában.

– Harci riadó!

Megszólaltak a vészharangok. A hajó megélénkült. Csattogtak az ajtók, a fedélzeten és a lépcsőkön sok láb kopogása hallatszott. A tengerészek egy perc múlva elfoglalták helyüket az ágyúknál és a géppuskáknál.

A napsütésben szikrázó, behavazott jégtáblák között nehéz elrejtőzniük a teherhajóknak és a jégtörőknek. A jég ismét kezdett összezárulni. A teherhajók alig másztak a jégtáblák között.

Azt gondoltam, hogy a légitámadás alatt a kapitányok megszokásból megpróbálnak irányt változtatni, bele fognak ütközni a súlyos jégtáblákba, a hajótestek megrongálódnak és miután elvesztették csavarszárnyaikat, megállnak. Vajon nem jobb álló gépekkel felvenni a harcot?

Habozva adtam ki a vezényszót (bocsássanak meg nekem a tengerész stratégák):

– Minden hajó álljon meg! A gépeket leállítani. Öt hosszú kürtszó.

A gőzösök megismételték a jelzéseket, megálltak.

A parancsnoki hídon Davis jelent meg noteszével, és mellém állt.

– Repülőgépet látok, felénk tart – jelentette a jelző a parancsnoki híd bal szárnyáról. – Sok repülőgép – tette hozzá sietve.

Ellenséges bombázógépek. Mintegy ezer méter magasan repülhettek. A teherhajókon és a jégtörőkön feléjük irányultak az ágyúcsövek.

– Húsz repülőgépet látok... huszonöt repülőgépet – kiáltották a jelzők.

A repülőszázad gyorsan közeledett. Mély, szaggatott zúgás hasított fülünkbe.

– Tűz az ellenséges repülőgépekre!

A jelzőzászló felkúszott a jégtörő árbocára. Abban a pillanatban lövések dördültek el. A „Kraszin"-on sok volt a gépágyú és a nehézgéppuska. A többi jégtörő is ugyanilyen jól fel volt fegyverezve. Az amerikaiak sem sajnálták a teherhajóikon levő fegyvereket.

Az együttes jó volt és sűrű tűzfüggönyt lőtt. Szakadatlanul dörögtek az ágyúk és egyre nagyobb erővel.

Ez volt életemben az első közvetlen összecsapás az ellenséggel. Itt nem úgy volt, mint Arhangelszkban a bombázások idején. De most nem gondoltam arra, hogy bomba esik a fejemre. Az egyetlen gondolat - megsemmisíteni a hozzánk áttört ellenséget.

Valamennyi harcostársam ezt gondolta. Pontos, összehangolt tüzük eldöntötte az ütközet sorsát.

- Jó, hogy a jégbe nem lehet torpedót küldeni - mormogta Markov. - A tengerészek jól verekednek!

Nem minden bombázó szánta rá magát, hogy belerepüljön az erős zárótűzbe, sokan a tengerbe dobták halált hozó terhüket. Jobbra, balra és elöl egymás után emelkedtek fel a jégtörmelékekből és vízből álló oszlopok. A rengeteg ágyú és géppuska ropogása közepette a bombatobbanásokat alig lehetett hallani.

Az egyik ellenséges gép kigyulladt és Morzsovec-sziget felé távozott. A többiek szintén nem bírták, szétszóródtak és visszafordultak.

- Tüzet szüntess!

Az ágyúk elhallgattak. Csak a négyes számú teherhajó folytatta még néhány percig a tüzelést. Az amerikaiak annyira belemerültek a lövöldözésbe, hogy nem vették észre jelzésünket.

A támadást visszavertük. Lelőttünk egy fasiszta repülőgépet. A hajókat egy találat sem érte. Senki sem halt meg és sebesült sem volt. Igaz, nálunk a „Kraszin"-on egy töltőtüzér-matróznak a lövegzár megsértette a kezét. De nem komoly, egy hét alatt rendbejön.

Utána tempósan haladtunk. Egy helyen 3 órára beragadtunk, de ezután a világos napszak egész ideje alatt mentünk. Nemsokára vége az útnak. Elérjük tevékenységünk határát - azt a vonalat, amely a térképen a Szvjatoj Nosz-fokot a Kanyin Nosz-fokkal összeköti. Az Orlov-fokon túl, ahol a jégtáblák megszűntek, szürkére festett hadihajókat fedeztünk fel. Ezek fogják átvenni tőlünk a teherhajókat és viszik tovább őket. A „Kraszin" kiment a jég peremére és megállt. Az árbocra felkúszott a hagyományos zászlójelzés: „Szerencsés hajózást!" És valamennyi mellettünk elhaladó gőzösön a magasba emelkedett a jelzés: „Köszönöm a kiváló kísérést."

A szélen a hadihajókon kívül még négy teherhajó is állt, kettő felett angol, kettő felett amerikai zászló lengett.

Davis hadnagy megkapta a parancsot és az érkezett hajók számait. Nemsokára visszamentünk a jégtáblák közé. Ezúttal a konvoj felépítése a következő volt: a „Kraszin" után – két amerikai teherhajó, utánuk – a „Mikojan", utána két angol teherhajó és utolsónak az „Admiral Lazarjev".

Szeverodvinszkbe minden incidens nélkül érkeztünk meg, a szövetséges teherhajók oldalában nem tettek kárt a jégtáblák.

Ezen a napon G. A. Sztyepanovnál, a flottilla parancsnokánál voltam és jelentettem neki a Junkersek támadását konvojunk ellen. Az altengernagy köszönetet mondott aktív tevékenységünkért.

Georgij Andrejevics Sztyepanov viszont elmondta, hogy a kamcsatkai Petropavlovszkból Murmanszkba érkezett az „Sz–51" tengeralattjáró Kucserenko harmadosztályú kapitány parancsnoksága alatt. Ez volt az első tengeralattjáró, amely megérkezett, miután négy hónap alatt átszelte a Csendes- és az Atlanti-óceánt.

Utána még négy tengeralattjáró érkezett. Ezeknek az útja több időbe tellett, majdnem fél évig tartott. Az „L–16" tengeralattjáró a Csendes-óceánon, útban San Francisco felé ellenséges torpedótalálattól elpusztult.

A csendes-óceáni tengeralattjáró személyzetének a kiváló kiképzés segített sikeresen megtenni ezt az oly hosszú és veszélyes utat.

Ezzel az úttal kapcsolatban Georgij Andrejeviccsal felelevenítettük azt, amit 1940 tavaszán az Északi-sarkon keresztül történő víz alatti hajózásról beszéltünk.

A „Szedov" sodródása után, mivel teljesen biztos voltam a sarkvidéki víz alatti hajózás lehetőségében, kezdtem gyűjteni az adatokat a víz alatti expedíció megalapozásához. Akkor sikerült első ízben találkoznom Sztyepanov altengernaggyal, aki a leningrádi tengerészeti akadémia parancsnoka volt.

Nem nekem jutott először eszembe a Jeges-tenger jégtáblái alatti hajózás gondolata. Az amerikai Hubert Wilkens a harmincas években már megpróbálkozott vele. De nem sikerült neki. A mi szovjet tengeralattjáróink 1939-ben rövid utakat tettek meg a jég alatt.

Az én tervem a nyári jégtakaró sajátosságainak a kihasználásán alapult. A sodródásunk alatti megfigyeléseink, továbbá az utána kö-

vetkező légi felderítések adatai azt mutatták, hogy a nyári olvadás következtében számos átmenő olvadás keletkezik és nagy területeken meggyengül, porhanyóssá válik a jég. Ezek a lékek, megolvadt vízterületek lehetővé teszik a tengeralattjárók számára, hogy minden különleges felszerelés nélkül időről időre a víz színére jöjjenek – hogy feltöltsék akkumulátoraikat és egyéb célból.

Ezenkívül a „Szedov" mellett 1938 nyarán dolgozó búvárok észrevették, hogy a nagy torlaszok alatt a jég átlagosan 20–25 méter mélyen merül a víz alá. A búvárok a víz jég alatti rétegében hatalmas fényoszlopokat láttak, amelyek a nagy lékekből indultak ki, továbbá fénylő foltokat a napsugárzástól olvadó, vékonyabb szakaszok alatt. Ez újabb bizonyíték volt arra, hogy a tengeralattjáró felszínre jöveteléhez minden nehézség nélkül lehet találni alkalmas helyeket.

Biztosítékként javasoltam, hogy állítsanak be hidraulikus jégvágó szerkezetet és készítsenek különleges aknákat a jég felrobbantására. Visszhangos mélységmérőknek, véleményem szerint, három irányban kell működniük: felül, alul és elöl. A tengeralattjárót fel kell szerelni hidrolokátorral és külön ablakot kell vágni rajta a jég alsó felületének a megfigyelésére.

Az északi pólus alatti áthajózás gyakorlatilag igazolhatná annak a lehetőségét, írtam az expedícióról készült feljegyzésemben, hogy sürgős szükség esetén a víz alatti flotta erőit északi vizeinkről átdobjuk a Csendes-óceánra és fordítva.

A következőképpen számoltam: víz alatti sebesség – 6 csomó, megszakítás nélküli víz alatti hajózás – 10 óra, az akkumulátorok feltöltése és egyéb munkák a horgonyzóhelyen – 10 óra, az a távolság pedig, amelyet a tengeralattjárónak a jég alatt meg kell tennie – 1600 mérföld.

Természetesen számoltam azzal, hogy az első kísérleti átkeléshez bizonyos mértékben tökéletesíteni kell a tengeralattjáró felszerelését és olyan berendezéssel kell ellátni, amely alkalmas komplex tudományos megfigyelések végzésére.

A dokumentum másolata most előttem fekszik. Abban az időben nagy titokban írtam és kissé szokatlan címet adtam neki: „Tengeralattjáró-expedíció tervvázlata a Jeges-tengeren keresztül." A kor-

mánynak szóló ilyesféle írások szerkesztésében semmilyen tapasztalatom nem volt.

1940 szeptemberében, amikor a Népbiztosok Tanácsának elnökével találkoztam, átadtam neki művemet. Később megtudtam, hogy Ivan Dmitrijevics Papanyin azon a címen, hogy megvalósíthatatlan és fantasztikus, a papírkosárba dobta a tervet.

Mindmáig sajnálom, hogy a dolog így végződött.

Meg voltam győződve róla, hogy még 1942-ben is a tengeralattjárók a póluson keresztül hamarabb és biztonságosabban eljutottak volna Murmanszkba, mint a rendes úton.

Meg kell mondanom, hogy Sztyepanov altengernagy 1940-ben, amikor első ízben találkoztunk, pozitívan fogadta a jég alatti hajózás gondolatát. Megismertetett azoknak a tengeralattjáró parancsnokoknak egyikével, akik a jég alatt átkeltek a Finn-öblön.

Természetesen az azóta eltelt évtizedek alatt nagy sikerek születtek a jég alatti hajózásban. Amerikai és szovjet tengerészek tengeralattjárón elérték az Északi-sarkot. Ezek szerint az én „Tervvázlatom", isten látja, talán nem is volt olyan fantasztikus.

Három láb víz a hajócsavar felett

A Fehér-tenger legjegesebb hónapjainak a január és a február bizonyult. Most, március végén a tenger egész felületét 8–10 ball tört jég borította. Ezek a kikerekített adatok a légi felderítéstől származtak. Természetesen a jég tulajdonságai és vastagsága minden körzetben különböző. Az egymásra rétegződött jégmezők vastagsága a tenger középső részén elérte a 70–80 centimétert. A parancsnokság a hajókíséréssel egyelőre megbirkózott és a mi hibáinkból nem fordult elő késés. Több karaván sérülések és törések nélkül vezettünk át a Fehér-tengeren.

Gyakran volt légiriadó. Ha a felderítő-repülőgépeket vesszük, januárban huszonhármat, februárban tizennyolcat, márciusban kilencvenkettőt észleltek a tenger felett. Márciusban a meteorológiai viszonyok igen jók voltak a repülőgépek számára és valószínűleg ezzel

magyarázható fokozott aktivitásuk. Az ellenség minden felderítőrepülést nappal végzett.

Az ellenség azonban nem hajtott végre bombatámadást a város vagy a kikötő ellen.

Néhány nappal ezelőtt, tiltakozásom ellenére, a „Petrovszkij" gőzös azt a parancsot kapta, hogy ne Szeverodvinszkben, hanem Ekonomija előkikötőben rakodjék ki. Első látszatra ez mintha indokolt lett volna. Szeverodvinszkben nem volt elég kikötőhely és a „Petrovszkij" tétlenül vesztegelt. De megtörtént az, amire figyelmeztettem az illetékeseket.

Szeverodvinszktől a Berjozovij-zátonyig (mindössze kb. 20 mérföld) a „Petrovszkij" kíséretére (a „Mikojan" jégtörőn kívül) nyolc napot fordítottak. És a zátonyon még a „Lenin" jégtörőnek sem sikerült átvezetnie a hajót, amely megrekedt.

Miután sok időt elvesztegettünk, minden különösebb sérülés nélkül sikerült visszavinnünk a „Petrovszkijt" Szeverodvinszkbe. Elkerülte a légitámadás veszélyét, holott több napon át kitűnő céltábla volt. Ezzel végződött a kikötőiek gáncsoskodása. Szeverodvinszkben nincs elég kikötőhely, Ekonomijában viszont vannak szabadok.

Amikor a hajót kivágtuk a Berezovij-zátony jegéből, megértettem, hogy az első világháború alatt Oroszországnak miért nem sikerült az északi téli hajózás. A fő akadály Ekonomija előkikötő megbízhatatlansága volt. Akkoriban erre építették terveiket. A mostani választás – a szeverodvinszki kikötő –, ahol a téli be- és kirakodást lebonyolítottuk, nagyban megkönnyítette a jégtörő kíséretet. Természetesen, nem állítom azt, hogy a Berezovij-zátony minden évben járhatatlan. Minden a Dvina-öböl befagyásakor kialakult jéghelyzettől, a szelek irányától függ.

Április... Most elmondhatjuk, hogy a legnehezebbjén túl vagyunk. Április minden körülmények között könnyű hajózási hónap a fehér-tengeri jégtáblák között. No, és a május jégtörőink számára – kényelmes élet.

Szeverodvinszkben a tenger felől fújt a szél és esett a hó. A kikötő tele volt külföldi teherhajókkal. Különféle harckocsik és repülőgépek, élelmiszer, robbanóanyag gyülemlett fel a kikötőhelyeken. A vonatok, amelyek a rakományt Szeverodvinszkből elszállították, egy-

más után folyamatosan indultak, mégis szerettük volna gyorsítani, megint csak gyorsítani a munkát.

És mintha mindent meg is tettek volna. A rakodómunkásoknak prémiumot ígértünk – élelmiszer-fejadagjuk némi megtoldását. Még mindig nehéz, ínséges idők jártak és minden száz gramm kenyér számított.

A kikötőhelyen álltam és figyeltem, hogyan jön elő a nehéz harckocsi a hajó gyomrából.

– Konsztantyin Szergejevics, Moszkva kéri a telefonhoz.

Néhány perc múlva a kikötő főnökének dolgozószobájában a készüléknél voltam:

– Bagyigin van a vonalban.

– Mikojan beszél.

– Erőt, egészséget, Anasztasz Ivanovics, hallgatom önt.

– Hogy megy a teherhajók kirakása?

Jelentettem.

– Ne tartsák őket a kikötőben. Az üreseket azonnal vigyék ki a révpartra. Milyen a jéghelyzet? Nem lesz-e akadály az úton? Ne felejtse el, hogy a szövetségesek minden hibánkat számon tartják. Ne tartsák a teherhajókat a kikötőben – mondta még egyszer Mikojan. – Értette, Bagyigin elvtárs?

– Értettem, Anasztasz Ivanovics. A jéghelyzet nem aggaszt. Lesz-e tőlünk rakomány nyugatra? A jégtáblák között biztonságosabb a rakománnyal.

– Rakomány nem lesz. Nem tudunk küldeni. Küldjék vissza a hajókat rakomány nélkül, minél gyorsabban. Cselekedjék, sikert kívánok. A viszontlátásra.

Letettem a hallgatót és elgondolkoztam. Őszintén szólva, számítottam a rakományra. A teherhajó üres hassal rosszabbul mozog, és ami a fő – a hajócsavar szárnyai kiállnak a vízből és ki vannak téve a jég ütéseinek és bezárulásainak. Bizony rossz, de semmit sem tehetünk.

– Mit mondott Mikojan? – kérdezte a kikötő főnöke.

– Megparancsolta, hogy minden módon gyorsítsuk meg a kirakodást. A hajókat azonnal vigyük ki a révpartra ... Mennyi rakomány van még? Soká tart a munka? Nekem elő kell készítenem a kíséretet, mindent el kell rendeznem:

– Két nap – mondta némi gondolkozás után a kikötő főnöke –, egy órával sem előbb.

Útközben találkoztam a kikötő kapitányával. Aggódott.

– A külföldi gőzösök kapitányai kijelentették – mondta, hogy csak olyan merüléssel mennek a jégtáblák közé, amikor a hajócsavar három lábnyira a vízbe merül.

– Ezek szerint mindegyiknek legalább ötezer tonna rakomány kell?

– Igen, így van.

– Rakományunk nincs és nem is lesz – mondtam, a Moszkvával folytatott beszélgetésre gondolva.

– Nem akarok velük vitázni. De mi az indoka, hogy rossz körülmények között bemenjenek a jégtáblák közé?

– A háború.

– Ezt aligha értik meg – mormogta a kikötő kapitánya. – Adja nekik a mi fejadagunkat, vajon akkor fognak-e konvojban hajózni?

Ennek ellenére ki kell futniuk a tengerre.

Felhívtam telefonon a meteorológiai állomást és megkérdeztem, milyen idő várható a Fehér-tengeren. Azt felelték, hogy a közeli napokban tovább tart a mérsékelt hőmérséklet, mindössze 10–15 fokos lesz a hideg, és kedvező szelek fújnak dél felől. Ez már jó! Megkönnyebbültem. Azonban továbbra is érvényben maradt a kapitányok kikötése, azonnal intézkedni kellett. Elhatároztam, hogy találkozom Harchot kapitánnyal, az amerikai tengerészeti parancsnokság képviselőjével. Ő jóindulattal viseltetett a jégen át lebonyolódó szállításokkal szemben, mivel meg volt győződve a Szeverodvinszkben történő téli kirakodás előnyeiről.

A közeli beszélgetésen gondolkozva beültem a rám váró légcsavaros szánba, és szorosan beburkolóztam irhabundámba. Ezek a szánok a Dvina befagyott ágain közlekedtek Arhangelszkba.

Abban az időben több lehetőségünk volt az összeköttetésre Szeverodvinszk kikötővel és egyik sem volt teljesen megbízható. Először ott volt a gépkocsi. De ebben az esetben át kellett kelni a Dvinán, vagy a jégen, vagy kompon. Az út nem volt teljesen megfelelő és gyakran fordultak elő elakadások. A másik mód – a vasút. Ez az út igen hosszú volt és ráadásul a vonatok igen ritkán és lassan jártak. Volt még a parancsnoksághoz beosztott két U–2-es repülőgép

és végül a Fehér-tengeri flottilla rendelkezésére álló légcsavarhajtású szánok. A repülőgép – természetesen, jó közlekedési eszköz, csakhogy nem mindig lehet igénybe venni az időjárás miatt, a légcsavaros szánok pedig a jégzsombékokon alaposan ráztak. Ha a légcsavaros szán teljes sebességgel haladt, az utasok minden testrészüket fájlalták, és csak egy idő múlva nyerték vissza beszélőképességüket.

Másnap Harchot-nál voltam. Az amerikai végighallgatott és utána örömömre így szólt:

– Egyetértek, rakomány nélkül ki kell vinni a teherhajókat. De hogyan győzzük meg a kapitányokat? Maga nálam jobban tudja, hogy a kereskedelmi hajók legénysége makacs és nem nagyon engedelmeskedik a parancsnoknak.

– Akkor hát mi a megoldás?

Az amerikai gondolkozott.

– Össze kell hívni őket. Én bemutatom magát, maga . . . maga pedig elmondja nekik azt, amit most hallottam. Véleményem szerint ez meggyőző.

– Hova hívjuk őket?

– Jobb valahova magukhoz, Szeverodvinszkbe.

Megegyeztünk. Harchot előkészíti a kapitányokat – én pedig a találkozás helyét. Hol és kinél? A kedves Mihail Gavrilovics Markovra és vendégszerető, ügyes feleségére gondoltam.

Felhívtam őt. Szerencsém volt. Markov azonnal ráállt, hogy megszervezi a fogadást. Ez igen alkalmas volt, mivel a „Kraszin"-t külföldön is jól ismerték: a hajó részt vett Nobile expedíciójának megmentésében. A külföldi kapitányok, természetesen, látni akarják a jégtörőt. A fogadást holnaputánra, a kirakodás utolsó napjára tűztük ki.

A következő nap a fehér-tengeri konvoj előkészítésével telt el. Az idő észrevétlenül repült.

Másnap, déli 12 óra tájban Szeverodvinszkbe repültünk két U–2-es gépen – az egyiken én, a másikon az amerikai. A repülési idő nem hosszú – mindössze 15 perc. Ámde ez alatt majdnem az életünkkel fizettünk. Amikor a kikötő közelébe értünk, saját légelhárító ütegeink tüzébe kerültünk. Éppen akkor észleltek két ellenséges felderítő-repülőgépet és a légvédelmi tüzérek elhatározták, hogy lelövik őket. A mi „kacsáink" pilótái annyira leereszkedtek, amennyire csak

tudtak, a szó szoros értelmében a tüzelő ágyúk között repültek. Szerencsésen, veszteség nélkül megúsztuk.

Két órakor, ahogy megállapodtunk, a teherhajók kapitányai megérkeztek a jégtörőre.

Mihail Gavrilovics és felesége jó orosz ebéddel vendégelte meg őket. A kapitányok ettek, ittak és dicsérték az ebédet.

Ebéd közben Harchot átvette a szót, és felszólította honfitársait, hogy fussanak ki rakomány nélkül a tengerre.

– Személyesen ő – mondta és ujjával rám mutatott – fogja önöket kísérni ezen a jégtörőn a tiszta vízig.

Harchot beszédét némán hallgatták. Utána én szólaltam fel. Beszéltem a jégtörők megbízhatóságáról, kapitányaik tapasztaltságáról. A kikötőben levő robbanóanyagot is megemlítettem. Szavaim után egy amerikai megkérdezte:

– Kedves commodore (sorhajókapitány) – így szólított –, megígérheti-e, hogy nem sérülünk meg a jégtáblák között, ha terhelés nélkül megyünk?

– Igen – feleltem határozottan –, ígérem. Vezetni fogjuk önöket, tudjuk, hogy a hajócsavarok kiállnak a vízből, és ezért különösen óvatosak leszünk.

– A commodore szerencsésen kivisz bennünket a jégtáblák közül, hogy egy tengeralattjáró megtorpedózzon – vetette oda közömbösen egy másik amerikai. – De – és ujjával csettintett –, ebben az átkozott háborúban mindenütt kockáztatni kell. Hajlandó vagyok teher nélkül is menni.

– Itt a kikötőhelyeken túl sok az ammonál – mondta egy angol –, és én úgy gondolom, hogy a tengeren, a jégtáblák között nagyobb biztonságban leszek.

Végül is minden kapitány egyetértett ezzel a véleménnyel.

Az az amerikai, aki elsőnek volt hajlandó menni, meghívott a hajójára.

– Nézze meg új hajóinkat, megérdemlik a figyelmet – mondta.

Nem utasítottam vissza a meghívást. A Liberty mellettünk állt, és néhány percet időztünk a kapitány kajütjében. Az erős kávé és konyak mellett megnéztük gyufásdobozokból álló, terjedelmes gyűjteményét, amelyet sokrekeszes, fényesre polírozott, külön szekrényben

tartott. Utána a kapitány megkérdezte, tetszik-e a hajója. Én őszintén dicsértem, tetszett a külseje és a belső helyiségek kiképzése.

Távozáskor neki adtam gyufásdobozomat és az északi-tengeri út kék zászlóját. Az amerikai egészen a lépcsőig kísért.

– Kezdődik a tavasz, commodore. A jég bizonyára lágyabb lett – mondta tréfásan búcsúzóul.

A fedélzeten egyelőre nem érződött a tavasz. Erősen fagyott. A szél pergette a hópelyheket, vakította a szemet. Elhatároztam, hogy nem megyek vissza Arhangelszkba, hanem a „Kraszin"-on maradok.

Éjfélre befejeződött a teherhajók kirakása. A hajók virradatkor elhagyták Szeverodvinszket. A kikötő a kitűzött határidőre kiürült.

A menet idején erős, többrétegű jéggel találkoztunk. Nehezen törtünk magunknak utat a szokásos irányba. Estig nem jutottunk messzire. Sötétedéskor megálltunk. Éjjel felkeltett az ügyeletes. Rádiótávirat: „Légiriadó!" Tizennyolc Ju–88-as keleti irányban repül. Felmentem a parancsnoki hídra. Annyin már ott volt és halkan beszélgetett az ügyeletesekkel. A jégben, egész közel hozzánk, mozdulatlanul álltak a teherhajók elsötétített óriásai. Köztük a jégtörők ismerős körvonalai. Sehol egy szikra világosság.

Egyszer csak vakító villanás délkeleten. Utána a második és a harmadik. Távoli dörej.

– Szeverodvinszkben, Konsztantyin Szergejevics. Időben eljöttünk.

Igen, időben. De a mieink ott vannak. Összeszorult a szívem. Mennyi munka, mennyi erőfeszítés fekszik ebben a háború alatt született kikötőben.

Teljes rendben, késés nélkül érkeztünk a kísérettel való találkozás helyére. A legkedvezőbb szél fújt, délnyugatról. Amikor a jég pereménél megálltunk, három hosszú kürtjelet adtam, amely azt jelentette, hogy „A viszontlátásra, induljatok el a megadott irányba, elöl tiszta a víz."

Négy Izlandból érkezett, megrakott teherhajóval elindultunk visszafelé.

A délnyugati szél szétoszlatta a jeget. Nagy, néha tíz mérföldes

szabad vízterületeken hajóztunk. Ez a szél mindig szerencsét hozott nekünk, most már nem voltak kétségeim efelől.

A téli konvojokban való részvétel közben jócskán gyarapodtak a Fehér-tenger jégviszonyaira vonatkozó ismereteim. A karaván elkísérése a jég széléig és a visszatérés a teherhajókkal Szeverodvinszkbe átlagosan 5 napot vett igénybe. Előfordult, hogy az utat kevesebb idő alatt megjártuk, de az is megesett, hogy több idő kellett hozzá.

Igaz, 1943-ban nem volt nehéz a jéghelyzet. A tél végére teljesen világosan láttam, hogy a hajózás sikere a torkolatban felhalmozódott jégtáblák mennyiségétől és erejétől függ, ezeket pedig a sodródás gyorsasága és a levegő hőmérséklete határozza meg. Minél lassabban mozog a jégfolyam a torkokban és minél alacsonyabb a levegő hőmérséklete, annál rosszabb az átjárhatóság, és viszont, minél gyorsabb a jég mozgása és minél magasabb a hőmérséklet, annál jobb.

Természetesen nagy szerepet játszottak a tiszta víznek azok a szakaszai és részei, amelyekről később szólok, de a fő a sodródás volt.

A Fehér-tenger jege a torkon keresztül ürül ki. A jégfolyam mozgását a megfelelő erejű és irányú szelek lassíthatják, gyorsíthatják vagy megállíthatják. És még egy érdekes jelenség. A Fehér-tenger torka mintegy bedugaszolódik és a tölcsérbe kisodort jégtáblák nem tudnak visszatérni, mint ahogy magában a torokban levő jégtáblák gyakorlatilag nem tudnak eljutni a központi medencébe. Ez egy nagyszerű természeti jelenség és megteremti a téli hajózás lehetőségét.

Néhány évvel a háború után ismét foglalkoznom kellett ezekkel a kérdésekkel, és olyan szerencsés voltam, hogy megállapíthattam a fehér-tengeri jégtáblák természetének néhány törvényszerűségét, levezethettem a tenger torkában a jégtáblák átjárhatóságának képletét.

A vadászok, akik évszázadokon át figyelték a fókatelepek helyváltoztatását, viszonylag pontos adatokat gyűjtöttek arról, hogy milyen gyorsan sodródnak a jégtáblák a torokban ilyen vagy olyan szél hatására. Úgy találták, hogy a telepek szokásos, átlagos áthaladási ideje a torkon 10 nap. Ezt a 10 napot a mi kutatásaink is megerősítették, és ez lett a képlet alapja.

Előzetesen megállapítottuk a jégtáblák kiáramlásának együtthatóját, egybevetve a sodródás megfigyelt sebességével és azzal az át-

lag (mérsékelt) sebességgel, amellyel a jégtáblák a tengernek ezen a részén áthaladnak. A dekád alatti fagyhőmérséklet és az ugyanazon idő alatti sokéves átlagos hőmérséklet egybevetésével megkaptuk a hőmérsékleti együtthatót.

A jégtáblák átjárhatósága a torokban és a tenger más körzeteiben egyenesen arányos a kiáramlási együtthatóval és fordítva arányos a hőmérsékleti együtthatóval. Átjárhatóságon a jégtáblák erősségét és tömörülését értjük, a hőmérséklettel összefüggésben. Ha mindezt 1943-ban téli hajózásaink idején ismerjük, jóval nagyobb biztonságban éreztük volna magunkat.

Általában, a fehér-tengeri jégtáblák szorosan hozzákapcsolódtak az életemhez.

Természetesen napjainkban a jégtörők teljesítőképessége többszörösére növekedett és az én kutatásaim nem játszhatnak lényeges szerepet, de ismétlem, boldog voltam, hogy a kis, szeszélyes tenger feltárta előttem titkait.

A vadászok éppen ezen a tengeren építették a régi időkben is a szántalpas hajókat, amelyek segítségével Mangazejába és az ázsiai kontinens partvidékén hajóztak. Sajnos, egyes történészek elferdítették a szántalpas hajók képét, pedig ilyen hajókat ma is látni az északi tengerpart falvaiban. Szeretnék emlékeztetni arra, hogy Szibériában kocsnak nevezték az ilyen szánt. Biztos vagyok benne, hogy az első kocsokon okvetlenül voltak szántalpak, amelyek segítségével átvontatták őket a jégen és a hajóvontató utakon.

Ismét elnézést kérek a kitérésért. Miután az egyik karaván elkísértük és a másikat kikötőbe vezettük, örömmel láttuk, hogy Szeverodvinszkben nem tett kárt a légitámadás.

A légvédelmi tüzérek lelőttek egy ellenséges repülőgépet. Kétségtelen, hogy a Szeverodvinszk elleni légitámadás összefüggött a szövetséges teherhajók ott-tartózkodásával, amiről tudomást szerzett az ellenség.

Amikor visszatértem Arhangelszkba, közölték velünk, hogy az ellenséges pilóták megpróbáltak ide is áttörni, de a vadászgépek és a légvédelmi tüzérség nem engedte őket a városig. Egyúttal értesültünk róla, hogy a Fehér-tenger torkába ledobtak néhány mágneses aknát. Az ellenség oda piszkított, ahova csak tudott.

Befejezésül még néhány szót a szövetséges konvojokról. 1943.

március 30-án Churchill képmutatóan azt írta Sztálinnak, hogy a korábban megbeszélt márciusi konvojt elhalasztják, mivel, úgymond, „tekintettel a hajók megsemmisítésére tett ismeretes német előkészületekre, a legkisebb esély sincs arra, hogy bármelyik hajó is elérje az Önök országát".[1]

Ezzel szemben a valóság az, hogy a fasiszták az első félévben nem tanúsítottak nagy aktivitást. Ekkor még jelentéktelen károkat okoztak a karavánokban és a kíséretben.

Churchill honfitársa, S. Roskill történész „A flotta és a háború" című könyvében világos képet ad erről.

Az 1943. január 1-től május végéig terjedő időszakban az Oroszországba induló 4 konvojban 83 teherhajó volt. Ezek közül az úton elpusztult 5 hajó (az egyik vihar következtében), 7 visszatért, rendeltetési helyére megérkezett 71. A kísérő hadihajóknak egyáltalán nem volt veszteségük.

Akárcsak az egész országban, Arhangelszkban a május 1-ét nagy lelkesedéssel ünnepelték. A legfelsőbb főparancsnok parancsában ezt olvastuk:

„... Az ellenség már megismerkedett haderőink megsemmisítő csapásainak erejével. Közeledik az idő, amikor a Vörös Hadsereg, szövetségeseinek hadseregeivel karöltve, ketté fogja törni a fasiszta fenevad gerincét."[2]

Ezek a szavak mintha a második frontra utaltak volna. De sajnos, hadseregünk még sokáig egyedül harcolt, és diadalmas csapásokat mért az ellenségre.

A téli hajózás befejezésére megérkezett Mihail Prokopjevics Belouszov. Vele együtt búcsúlátogatást tettünk az angol és az amerikai missziónál – tevékenységünk Arhangelszkban a vége felé járt.

Belouszov közölte velem, hogy a Távol-Keleten nagy dolgok vannak készülőben. Sok hajó érkezik az Egyesült Államok kikötőiből. Azt mondta, emlékszik arra a kívánságomra, hogy kapitányként szeretnék hajózni.

– Amikor a téli hajózást berekeszted, add át az ügyeket és utazz Moszkvába – mondta befejezésül Mihail Prokopjevics.

[1] Sztálin üzenetváltása ... I. köt. 132. old.

[2] *Sztálin:* A Szovjetunió Nagy Honvédő Háborújáról. Szikra, Budapest 1949. 98–99. old.

Májusban a Dvinán megmozdult a jég. Emlékszem, ezen a napon az északi nap bőségesen ontotta sugarait, és a folyó partján sok ember nézte a tenger felé tartó lassú jégfolyamot.

A folyón a „Lenin" jégtörő kürtjelei hallatszottak. A hajó szétt törte a különböző helyeken keletkezett torlaszokat. A „nyolcas" és a „hatos" jégtörők tőlük telhetően segítettek bátyjuknak.

A város vezetői számára ezek meleg napok voltak. Ha a jégtörőknek nem sikerül időben megtisztítani a folyó medrét, a víz kilép partjai közül és elárasztja az alacsonyabb fekvésű helyeket. Néha robbanások hallatszottak – a torlaszokat ammonállal rombolták szétjel.

A hagyomány szerint a tavaszi rohammunkát Vaszilij Alekszandrovics Mironov, a kereskedelmi kikötő kapitánya vezényelte.

Eltakarodtak az utolsó jégtáblák, munkám befejeződött. A Fehértengeren a teherhajók jégtörők nélkül is közlekedhettek és nemsokára el kellett hagynom Arhangelszkot.

Kedves volt nekem és közel állt hozzám ez a faváros, amely évszázadokon át gyanta- és halszagú volt, a háború tüzes éveiben pedig a tűzvészek füstjétől bűzlött. Még jobban megismertem az embereket és még jobban megszerettem a tengert.

HARMADIK RÉSZ

A Csendes-óceán

Vlagyivosztok — a tengerészek városa

Vlagyivosztok várost és kikötőt már régóta ismerem. 1932-ben itt végeztem el a tengerésziskolát, a tengeri hajóstársaság hajóin és a „Kraszin" jégtörőn hajóztam. Itt léptem be a pártba.

Vlagyivosztokban sok barátom volt.

A vlagyivosztoki kereskedelmi kikötő erősen különbözik az arhangelszkitól. Majdnem minden kikötőhely az öböl egyik oldalán összpontosul és egy óra alatt meg lehet szemlélni az egész kikötőt.

Mielőtt Moszkvából elutaztam, beszéltem Pjotr Petrovics Sirsovval, és tőle megtudtam, hogy kilátásban van az Egyesült Államokból a háború számára szükséges különböző rakományok szállítása. Ezeket a rakományokat Vlagyivosztoknak kell fogadnia és eljuttatni őket rendeltetési helyükre.

A határterületi pártszervezet sok figyelmet fordított a kikötőre, a teherhajókra és a tengerészekre. Vlagyivosztok a Szovjetunió fő átrakodó kikötőjévé vált.

A tengerészeti felügyelőségen megismerkedtem a jövendő hajózások körzetével. Nagy körzet volt ez. Ha egy hajó Vlagyivosztokból elindult az Egyesült Államok nyugati partja felé, át kellett szelnie a Japán-, az Ohotszki- és a Bering-tengert. Át kellett haladnia a La Pérouse- az első Kuril- és az Unyimak-tengerszorosokon, el kellett kerülnie a Csendes-óceán északi részét. Ezeken a tengereken az év nagy részében bőven volt köd, erős szelek és hóesés. A Csendes-óceán időjárása ugyancsak nem kényeztette el a tengerészeket.

És ezzel együtt Vlagyivosztok alkalmas kikötő volt, egész évben hajózható. Télen az öböl befagyott, de a kikötő jégtörői könnyen feltörték a jeget rajta, amelyet a szél sodort a tengerre. A kikötő mély és széles. Van hol építeni benne új horgonyzóhelyeket.

A kikötőt nem zárták el a hadviselő államok. Csupán Japán korlátozta a tengerszorosok hajózását. A Szangari-tengerszoros zárva volt. A csuzimai veszélyes, mivel a harctevékenység övezetében van. A Csuzimán áthaladó szovjet hajókat bombázták a japán repülőgé-

pek, a japán tengeralattjárók pedig torpedótámadásokat intéztek ellenük.

Maradt a La Pérouse-tengerszoros. Amikor ezen a hajók áthaladtak, ellenőrzés ürügyén feltartóztatták őket a japánok, és néha erőszakkal tengerészeti támaszpontjaikra kísérték.

A Szahalin déli csücske és Hokkaidó japán sziget közti La Pérouse-szoros téli időben befagy.

Volt még egy tengerszoros, a Tatár, a Szovjetunió területi vizein, de ez télen járhatatlan, nyáron pedig a mély merülésű hajók számára már megközelíthetetlen.

Az olvasó emlékezetébe idézem, hogy Toyoda japán külügyminiszter még 1941. augusztus 23-án nyilatkozatot tett a Szovjetunió tokiói nagykövetének, s ebben rámutatott arra, hogy a Szovjetunió által az Egyesült Államokban vásárolt áruknak a japán terület közelében Vlagyivosztokba történő szállítása a Németországhoz és Olaszországhoz fűződő kapcsolatai folytán nehéz helyzetbe hozza Japánt. Bár a japán kormány, mondta Toyoda, el akarja kerülni azt, hogy a háború nyomorúságai Kelet-Ázsiára átterjedjenek, tartja magát a semlegességi szerződéshez, de attól függően, hogyan fog reagálni ezeknek a rakományoknak a szállítására Németország és Olaszország, „Japán számára nehéz lesz hosszú időre fenntartani mostani álláspontját."

Japán szándékai – láthatóan – nem voltak barátságosak. Ez figyelmeztetés volt a blokád lehetőségére.

Erre a nyilatkozatra a Szovjetunió Japánba akkreditált nagykövete 1941. augusztus 26-án a következő választ adta:

„A Szovjet Kormány úgy látja, hogy Japánnak semmi oka sincs a nyugtalanságra ama tény miatt, hogy a Szovjetunió által az Egyesült Államokban vásárolt olyan áruk, mint például olaj, benzin – amelyekről Ön, Miniszter Úr említést tett –, a szokásos kereskedelmi útvonalon, a távol-keleti szovjet kikötőket is beleértve, jutnak el a Szovjetunióba. Éppen úgy, ahogy a Szovjet Kormány sem lát semmi okot a nyugtalanságra amiatt, hogy Japán más államokból különféle árukat szállít saját szükségleteinek kielégítésére.

A Szovjet Kormány ezzel kapcsolatban szükségesnek tartja kijelenteni, hogy a Szovjetunió és az Egyesült Államok között a távol-keleti szovjet kikötőkön keresztül lebonyolított normális kereske-

delmi kapcsolatok megakadályozására irányuló kísérleteket nem tekintheti másnak, mint a Szovjetunió iránti barátságtalan lépésnek.

A Szovjet Kormány egyúttal leszögezi, hogy a Szovjetunió által az Egyesült Államokban vásárolt áruk mindenekelőtt a Szovjetunió nyugati részén az országra rákényszerített védelmi háború következtében megnövekedett szükségletek kielégítésére, valamint a szovjet Távol-Kelet folyó gazdasági szükségleteinek kielégítésére szolgálnak."[1]

Mint ismeretes, Japán 1941 decemberében hadat üzent az Egyesült Államoknak és Angliának, és minden eszközzel akadályozta a szovjet hajózást.

Három nappal azután, hogy Vlagyivosztokba megérkeztem, küldönc keresett fel szállodai szobámban és parancsot hozott, amelyben az állt, hogy azonnal jelentkezzem a hajózási társaságnál. Fedotov elvtárs, a hajózási társaság főnöke közölte velem, hogy a „Klara Zetkin" Diesel-hajóra kineveznek kapitánynak. Ismerős név. Eszembe jutott, hogy Arhangelszkban találkoztam ezzel a hajóval: vagy a sarkvidékre küldtem, vagy pedig kikapartam a Dvina jegéből.

A hajó a nyolcadik horgonyzóhelyen állt, farral a partnak. Viktor Ivanovics Kopanyov főgépész mesélt arról a balesetről, amelyet nemrég szenvedtek.

1943 áprilisában a hajó a tengerpart egyik öblében horgonyzott. Erős északnyugati szél esetén ezekre a helyekre vonatkozóan a hajózási útmutató azt javasolja, hogy a parthoz minél közelebb kell horgonyt vetni. A kapitány azonban úgy látta, hogy az adott esetben a parttól távolabb kell horgonyt vetni. Esett a hó, nem lehetett látni. Éjjel a hajót az erős szél leszakította a horgonyról és a kövekre vitte.

Ennek következtében a hajó feneke a második és a harmadik fenékfülke alatt beszakadt. Miután a szél elcsendesedett, a hajót leemelték a kövekről, tömlőket vezettek hozzá, kiszivattyúzták a vizet és a lékeket cementes zsákokkal betömték. A hajógép, szerencsére, nem sérült meg, és a „Klara Zetkin" mondhatni saját erejéből, igaz, hogy vontatók segítségével érkezett meg Vlagyivosztokba.

– Azon az éjszakán szörnyű nagy volt az izgalom – mesélte Vik-

[1] Sztálin üzenetváltása ... I. köt. 453–454. old.

tor Ivanovics. – Amikor kiszaladtam a fedélzetre, sziklák lógtak a fejem felett. Azt gondoltuk, hogy többé nem fogunk hajózni ezen a motoroson.

Ebéd előtt valamennyi tengerészt az ebédlőbe hívattam. Néhány szót szóltam magamról, a flottánál végzett munkámról. Előreszaladva elmondom, hogy a legénység kitűnőnek bizonyult és nem kellett sajnálnom, hogy hosszú három évre a sérült hajóhoz kötöttem sorsomat.

Ebéd után hosszasan beszélgettem Jakov Zaharcsenkóval, a hajó pártszervezetének titkárával, ezzel a kellemes arcú, kék szemű, erős, egészséges emberrel. A Központi Bizottság határozata a hajóstársaságoknál megszüntette a politikai osztályokat és a hajókra nem neveztek ki politikai munkatársakat.

Néhány szót magáról a hajóról. 1933-ban Leningrádban épült abból a célból, hogy a Fehér- és a Balti-tenger kikötőiből fűrészárut szállítson Anglia és a kontinens kikötőibe. A hajónak egy fedélzete volt, középső felépítménnyel és farfedélzettel. A legénység helyiségei a középső felépítményben, a főfedélzeten, a tetőfedélzeten és a csónakfedélzeten voltak.

Az üzemanyag- és vízkészlettel együtt körülbelül 6000 tonna rakományt tudott szállítani. Az akkori időkhöz képest jó és gyors járatú hajó volt.

Vacsorára megjött a hajó volt kapitánya, a mostani első tiszt. Szemjon Jevgenyevics Nyikiforov negyvenéves. Magas termetű, sovány ember, homlokán egy nagy anyajegy. Már első beszélgetésünkkor azt bizonygatta, hogy a baleset jelentéktelen, és hogy Szovjetszkaja Gavanyban, a hajózási társaság javítóüzemének úszó dokkjában mindent gyorsan és jól megcsinálnak.

Jóval fiatalabb voltam első tisztemnél, mind a kapitányi szolgálati idő, mind pedig életkor szempontjából. Emiatt kellemetlen helyzetben voltam, és nem tartottam helyénvalónak, hogy belemenjek a szerencsétlenség okainak a megtárgyalásába.

Másnap Fedotovtól, a hajózási társaság főnökétől megkaptam a hivatalos parancsot a Szovgavanyban történő javításra, továbbá az úti feladatot. Nyikolaj Georgijevics Bikov, a társaság főmérnöke eljött a hajóra. Sok hasznos tanácsot adott, amelyek igen jól jöttek a javítás idején.

Este kellemes meglepetésben volt részem. Megérkezett régi barátom, Alekszandr Arisztov, akivel még matróz korunkban együtt hajóztunk. Emlékezetes utat tett meg harmadik tisztként a „Whalen" gőzösön, amely Ausztrália partjainál felvette a harcot egy japán tengeralattjáróval. A japánok abban a reményben, hogy büntetlenül megússzák, megtámadták a szovjet hajót, de elszámították magukat.

– Már a tengeralattjáró első rohamában megsebesültem – mesélte Arisztov. – A japánok négy lövéssel használhatatlanná tettek két darut, megrongálták a fedélzeti gőz főcsövét, több helyen átlyukasztották a fedélzetet. A szilánkok átütötték a felépítmény első falát. A robbanás lökéshulláma eltaszította kapitányunkat, aki a nyakán és a jobb karján megsebesült. Az egész támadás másfél percig tartott. Utána a tengeralattjáró lemerült. Legénységünk azonban elhatározta, hogy a végsőkig harcol. A kezelőszemélyzet elfoglalta helyét a lövegnél. Mások a géppuskáknál álltak.

– Világos volt?

– Dehogy, vaksötét volt, éjféltájt járt. A tengeralattjáró negyven perc múlva bukkant fel másodízben és két gránátot lőtt ki. Senki sem sérült meg, ha csak Lucik matrózt nem számítjuk, akit a légnyomás levert a lábáról és rátaszította a lőszeres ládára. Ezúttal nyolc ágyúlövést sikerült leadnunk.

A tengeralattjáró harmadszor egész közel – a hajó bal oldalától száz méterre jött fel a felszínre. A mieink azonban nem bámészkodtak el, a géppuskások azonnal tüzet nyitottak, és a tengeralattjáró lemerült. Két ágyúlövést sikerült leadnunk. A második gránát egyenesen eltalálta a kajüt elülső szélénél. Megsemmisítettük a kalózokat. És vedd figyelembe azt, hogy katonák nem voltak köztünk, magunk intéztük el őket.

– Ki volt a lövegvezető?

– Mel, a második tiszt, az irányzó pedig Nyikolajev, gépész, de a géppuskások sem lazsáltak. Orvosnőnk, Szergejeva is ügyesen, hozzáértően és gyorsan bekötözte a sebesülteket. Nyikolaj Nyikityics Malahov kapitány, bár megsebesült, mindaddig a parancsnoki hídon maradt, amíg meg nem érkeztünk a kikötőbe.

Reggel elkezdődtek a gondok. Sok tennivalónk volt, hogy biztonságosan el tudjunk jutni a javítás helyére. De már mindenen túl vagyunk. A hajó készen állt arra, hogy elinduljon Szovgavanyba. A fedélzetre felraktak a hajójavító üzemek számára valamiféle felszerelést, és harminc utas is felszállt.

Szovgavanyban be kellett állnom az úszódokkba és a javítás után irány – Amerika. Délre hívattuk a révkalauzt és megkértük az indulási engedélyt a katonai hatóságoktól. A kikötőből azonban nem sikerült kifutnunk. A sűrű köd áthatolhatatlan lepelként mindent eltakart körülöttünk. A külső kikötőben horgonyt vetettünk és vártuk, hogy megjavuljanak a látási viszonyok.

Így hát teljesült az álmom, kaptam egy jó motoroshajót és boldog voltam. Nem is álmodtam róla, hogy az első időkben mennyi kellemetlenségem és idegeskedésem lesz.

Néhány órát dolgoztam a kormányfülkében, ellenőriztem a térképeket és megismerkedtem a tengerpart hajózási utasításával. A fülkében csend volt. A két nagy ablakot a zöld függöny teljesen befedte. A kronométer pontosan, fémes csengéssel ütötte a fél másodperceket.

Még egyszer átnéztem a legénység névsorát. Nyikiforovon kívül szerepelt benne Nyikolaj Dudnyikov második tiszt és Roza Zavelevna Gelfand harmadik tiszt. A főrádiós, Szergej Alekszejevics Lukjancsikov. Jó benyomást tett rám az arhangelszki partvidékről származó Pavel Andrejevics Ponomarjov fedélzetmester és Vlagyimir Aponyicin ács. A pártsejt titkára, mint már említettem, Jakov Szidorovics Zaharcsenko, a főmotorkezelő volt. A személyzetnek több mint a fele már több éve, elkészülése óta a hajón dolgozott és jól ismerte.

A barátaimmal és ismerőseimmel Moszkvában és különösen itt, Vlagyivosztokban folytatott beszélgetésekből tudtam, hogy bár a Távol-Kelet hátországnak számít, a tengerészek számára korántsem hátország. Ugyanazok az aknamezők, keskeny hajózható részekkel és úszóaknák. A tengerészeket ellenséges repülőgépek és tengeralattjárók támadják. Itt nincsenek konvojok, a hajók egymagukban haladnak az ajánlott útvonalakon. A rakománytól függően minden hajó a földkerekség bármely helyén lehet. Amerikából már ebben az

évben sok hajó indult nyugatra az északi tengeri úton és keletre, az Atlanti-óceánon keresztül, Arhangelszkba és Murmanszkba.

Tizenegy órakor lefeküdtem aludni. És egyszer csak valaki megérinti a vállamat. Kinyitom a szememet.

– Kelj fel, Konsztantyin Szergejevics, régi barátok jöttek látogatóba.

Felkeltem és kimentem dolgozószobámba, s majdnem összeütköztem Dmitrij Grigorjevics Trofimovval. Eszembe jutott, hogy Arhangelszkból Vlagyivosztokba ismerős gőzösök érkeztek, amelyekkel 1942 decemberében a Dvinán kellett bajlódnunk: a „Szoroka", a „Vetluga", a „Mszta", az „Ohta", az „Aldan", a „Sikla" és a „Vologda". Ezeket a hajókat javításra Angliába küldték és onnan érkeztek a Távol-Keletre a Panama-csatornán keresztül. Az egyikükön tért haza Dmitrij Trofimov.

A kedves barátot meg kellett vendégelnem. Erős teát ittunk, beszélgettünk. Dmitrij Grigorjevics jó hangulatban volt, bár útközben sok kellemetlenség érte. De nem kellett még egyszer elsüllyednie. A kajütablakra pillantva láttam, hogy a köd továbbra is sűrű, nem lehet átlátni rajta. Nagyon csodálkoztam, hogy ilyen ködben megtalált bennünket a kikötő vontatóhajója. A vendégek csak késő éjszaka távoztak.

Másnap a tengeren voltunk. Megkerültük a Povorotnij világítótornyot. A hegyes part mentén hajónk északkeleti irányban halad. Bal felől a lila távolban egymás után bukkannak elő a szirtek, mintha csak egy láthatatlan kéz dekorációként varázsolta volna elő őket. Nyugaton, egészen a láthatárnál a Szihote-Aliny erdővel benőtt keskeny, meredek szakadékoktól átszegdelt, fenséges magaslatai kéklettek. A szurdok a tenger felé elsekélyesedtek és széttárultak, széles hasadékokat alkottak.

Egy helyen, a tengerhez egész közel, égett a tajga. Az erdő felett füstfelhők úsztak. A szél elhozta a hajó fedélzetére az égő gyanta izgalmas illatát.

A tengeren a rádió örömhírt közölt. A kurszki kiszögellésben folyó csata csapataink győzelmével véget ért.

„Tegnap, július 23-án, csapataink sikeres tevékenységükkel végleg felszámolták azt a támadást, amelyet a németek az Oreltől (Orjoltól) délre és Belgorodtól északra eső körzetektől Kurszk irányá-

ban indítottak – állapította meg a legfelsőbb főparancsnok parancsa. – A németek nyári támadásának tervét teljesen meghiúsultnak kell tekintenünk. Ez szertefoszlatta azt a legendát, hogy a németek nyári támadásukkal mindig győzelmet aratnak, viszont a szovjet csapatok állítólag állandóan kénytelenek visszavonulni . . ."

A harmadik napon áthaladtunk a világítótorony harántgátján. Itt van Szovgavany. Élesen balra fordultunk. Megkerültük a kis szigetet. Jobbra a Konsztantyin-öböl. Szovgavany legmélyebb és legnyugodtabb öble. Eszembe jutott, hogy valamikor, sok évvel ezelőtt, még matróz koromban az „Ingyigirka" gőzösön már jártam ezeken a helyeken. Mennyi újat és érdekeset rejtettek akkor ezek a partok! Azon a hosszú úton a tenger teljesen elbájolt.

Emlékszem, hogy három matróztársammal együtt csónakon elindultunk, hogy megtekintsük a Konsztantyin-öböl akkor még puszta partjait. A sötét mélységben igyekeztünk megpillantani a fahajó maradványait, s úgy tűnt, hogy látom a „Pallas" fregatt fedélzetét és a mellvédet az ágyúk nyílásaival . . .

Végül Szovgavany település régi horgonyzóhelyén kikötöttünk és megkezdtük a kirakodást.

Nem fogom elmondani annak a javításnak a részleteit, amely a távol-keleti hajóstársaság üzemében történt, bár annak minden dokumentumát mindmáig féltve őrzöm. De néhány szót mégis szólnom kell róla.

A dokkba vontató segítsége nélkül beálltam. Az még nem volt Szovgavanyban. A hajó fenekét gyorsan kijavították. A javítás új lemezek felhelyezésével, a szegecsek és merevítések fércelőhegesztésével kezdődött, amelyek biztosították a hajó úszóképességét. Arról volt szó, hogy nyáron kell eljutni egy amerikai kikötőbe, ahol a terv szerint majd teljesen helyreállítják a hajótest szilárdságát és vízállóságát. Lelkemre – a javítás korántsem volt elsőosztályú.

A következő történt. A hajóstársaság, amelynek fő gondja az éves terv túlteljesítése volt, úgy határozott, hogy belső szállításokra minél hosszabb ideig felhasználja a sérült motoroshajót, amelyet az állami rendelet kivont a használatból. Ugyanilyen helyzetben volt a „Timlat" gőzös is, amely szintén megsérült, és ugyanitt, Szovgavany-

ban állt be a dokkba, utánam. A „Timlat" (kapitány: M. Sz. Moszkalenko) javítását ugyanígy végezték el.

Meg kell mondanom: az, amit a hajózási társaság szovgavanyi üzemének neveztek, lényegében nem üzem volt, hanem műhelyek a dokk mellett. Ezeknek a műhelyeknek az igazgatója nem rendelkezett a szükséges ismeretekkel. A háború alatt gyakran előfordultak ilyen fogyatékosságok. A jobb szakemberek a hadi megrendelésekre dolgozó üzemekben voltak.

Több ízben szóltam jó szót az arhangelszki „Krasznaja kuznyica" nagyszerű hajóépítőiről. A front menti város munkásai és mérnökei a legnehezebb időkben, félig éhezve, a teljes értékű pihenést nem ismerve javították hajóinkat. A javítást hozzáértéssel és nagy leleményességgel végezték. Az arhangelszki üzem munkájára egy panaszt sem hallottam. Hiszen a javítás után sok gőzös nehéz sarkvidéki hajóútra indult...

Augusztus 5-én újabb győzelem. Katonáink elfoglalták Orjol és Belgorod városokat. Ezen a napon, augusztus 5-én, Moszkvában a háború alatt első ízben pontosan éjfélkor eldördültek az üdvlövések a győzelem megünneplésére.

A javítás után azt a parancsot kaptam, hogy rakodjak be tönkfát és induljak el Vlagyivosztokba. A kirakodás után ismét utasítottak, hogy rakományért menjek Szovgavanyba. Visszafelé szivárogni kezdett a víz a hajótestbe.

Miután a búvár megvizsgálta a hajótestet, kiderült, hogy az első üzemanyagtartály környékén a duplán felrakott lemezek leszakadtak. A leválások a hegesztő varrat mentén történtek. Ok – a rossz minőségű munka.

A dokk tizenhetedikén vált szabaddá.

Most a főmérnök úgy döntött, hogy a hegesztés megerősítésére egyes helyekre szegcsavarokat tesz. Lyukakat fúrtak és a varratokat újrahegesztették. De nekem nem volt bizalmam az ilyen munkák iránt.

Este hajómon felkeresett a „Timlat" kapitánya, Mark Szergejevics Moszkalenko. Felidéztük a korábbi utakat. De főként a javításról beszéltünk. Azonos sorsunk volt – egy és ugyanazon üzemben javították hajónkat.

A javítás után újabb forduló, rönkfával. Vlagyivosztokban J. Sz.

Nyikiforovot áthelyezték egy másik hajóra, aminek nagyon örültem. Hajómra első tisztnek Pjotr Nyikolajevics Vasziljevet, egy fiatal hajóvezetőt neveztek ki.

Még két fordulót tettem meg Szovgavany és Vlagyivosztok között. A hajózási társaság tervteljesítése további százalékokkal javult. Lelkem mélyén azonban keserűséget éreztem.

E hónapok alatt megszerettem a hajómat. A tengerészek általában szeretik azt a hajót, amelyen szolgálnak. Az igazi tengerész számára a hajó majdnem olyan, mintha szeretett élőlény volna. Gondozzák, tisztán és rendben tartják, úgy ragaszkodnak hozzá, mint édes gyermekükhöz. Kis vagy nagy hajó, korszerű vagy ócska – egyformán kedves és közel áll hozzájuk.

Az északi tengerpart lakóinál, Oroszország legjobb tengerészeinél, egészen a legutóbbi időkig erre vonatkozóan élt egy babona. Ne adj isten, hogy szívükben becsméreljék hajójukat. A hajó megsértődhet – és akkor vége a nyugodt hajózásnak. A hajóval csak gyengéden szabad bánni.

Emlékszem, 1933-ban Arhangelszkben egy Habarov nevű öreg kapitánnyal hajóztam. Tapasztalt, de nyugtalan ember volt. Néha egész váratlanul, látszólag a legalkalmatlanabb pillanatban elkezdte mesélni élményeit és ilyenkor sok érdekes dolgot lehetett hallani.

Amikor egyszer egy utaskikötőben kötöttünk ki, Habarov kapitány elkésett a hátramenettel és nyugtalanul nézegette, hogyan mozog előre a hajó. Türelmetlenségében egy helyben topogott és valamit beszélt magában. Hallgatóztam.

– Kedveském, állj meg, kedveském, ne hagyj cserben – hajtogatta a kapitány. – Drágám, köszönöm.

Az, hogy a kapitány mit köszönhetett meg a hajójának – örök titok maradt előttem. De úgy látszott, hogy a hízelgés használt, és a hajó a kellő helyen megállt.

Habarov kapitány a parancsnoki hídon gyengéden megsimogatta a fényes hágcsókorlátot.

Az Egyesült Államok partjai felé

Mialatt folyt a Szovgavanyból hozott rönkfa kirakodása, a hajóstársaságnál igyekeztem rakományt kapni az amerikai útra, és ez nem volt egyszerű dolog. A fuvarlevélre és egyéb okmányokra az üzemeltetők gyakran a legkisebb gondot sem fordították.

Tulajdonképpen ércet azonnal adtak, de egy megrongálódott állapotban levő hajót érccel teljesen megrakni bűncselekménynek tartottam. Végül a hajózási társaság igazgatója úgy rendelkezett, hogy rakodjunk be körülbelül 3000 tonna deszkát. De itt is szükség volt N. G. Bikov segítségére.

Természetesen a farakomány megfelelő lett volna, de az csak az Adah-szigetekig ment. A Csendes-óceánon való átkeléshez azonban nem adtak fát. Ez azt jelenti, hogy a fele úton a hajó befoltozott alját verdesni fogják a hullámok és a foltok leválnak – ebben nem kételkedtem. A sérült hajófeneket ércnek kell alámerítenie. Ettől azonban lejjebb kerül a hajó súlypontja és a hajó erősebben fog dülöngélni. Ez szintén veszélyes.

Hosszú ideig töprengtem – vigyek ércet vagy sem? Egy fiatal kapitány számára az elhatározás ilyen körülmények között nem volt egyszerű dolog. És végül mégis úgy döntöttem, hogy a farakomány mellé felveszek még 1200 tonna ércet.

A hajózási társaság főnökétől visszatérőben az utcán váratlanul találkoztam Mihail Prokopjevics Belouszov barátommal. Két nappal előtte érkezett Vlagyivosztokba az egyik jégtörőn. Együtt mentünk fel hajómra, ahol megvacsoráztunk és késő éjszakáig beszélgettünk.

Mihail Prokopjevics mesélt az 1943. évi sarkvidéki hajózásának eseményeiről. Elutazásom után a jégtörőket a Fehér-tengerről sikerült veszteség nélkül átvinni Dicksonra. Tovább már rosszabbul ment. Augusztusban ellenséges tengeralattjárók hatoltak be a Karatengerre. Ezek több hajót megtámadtak, elsüllyesztettek három gőzöst és két halászhajót, és tüzérségi tüzet nyitottak két sarkkutatóállomásra. A tengeralattjárók által rakott aknákon felrobbant egy teherhajó, egy halász- és egy mentőhajó.

A német tengeralattjárók azonban, bár némi kárt okoztak a kereskedelmi flottának, de általában mégsem tudták meghiúsítani a sark-

vidéki hajózást. Itt helyénvaló megemlítenem, hogy a múlt évben a Távol-Keletről érkezett hadihajók megtették a magukét. A kedvező jéghelyzet is segített.

A Dicksonon maradt hajók telelése ellenére a szállítási tervek teljesítése magas színvonalon állt.

Az operatív szolgálati ágak pontosan dolgoztak. A jégtörők kapitányai jó jég és meteorológiai jelentéseket kaptak.

Az északon folyó tengeri háború feltételei között az északi-tengeri út ismét igazolta létjogosultságát.

– Mit csinálnak a szövetségesek?

– Megszüntették a konvojokat. Tengerészeink folytatják a kíséret nélküli hajózást. A fő forgalom azonban most itt van. A teherszállítás súlypontja a Távol-Keletre tevődik át. Ami nyugaton lesz, azt Murmanszk vállalja. Úgy határoztunk, hogy többé nem alakítjuk meg az UBLO-t.

– Mit fogsz csinálni a Távol-Keleten?

– Mint mindig, jeget török. Hajókat fogok kísérni a La Pérouse-szoroson keresztül. A múlt évben, úgy hallottam, nem volt téli hajózás. Csak néhány hajó ment át rajta. Ebben az évben a La Pérouse-tengerszorosban két sor-jégtörő fog működni.

A Belouszovval folytatott beszélgetésből megtudtam, hogy barátomat, Vitalij Mescserint nevezték ki a politikai osztály főnökévé a Gondviselés-öbölben.

– A mi „Kraszin"-unk pedig – mondta Mihail Prokopjevics – most fejezi be a javítást a Dalzavodban. Az öreg egészsége az utóbbi időben erősen megrongálódott a jégtáblák között. Ebben az évben a sekély vizeken erősen benyomódott az alja. És az évek során a rozsda is erősen megrágta a hajótestet, a vaslemez vastagsága a kettős fenék egyes helyein nem több két milliméternél. Ilyen fogyatékosságokkal hajózni... Érted. A javítás után a jégtörő a Nogajev-öbölbe, onnan pedig a La Pérouse-szorosba megy.

Búcsúzáskor Belouszov szomorú hírt közölt velem:

– Hramcov kapitány szeptember 23-án jégtörőjének fedélzetén meghalt. Úgy élt és halt meg, mint egy igazi tengerész.

Elutazás előtt még néhányszor találkoztam Mihail Prokopjeviccsel Vlagyivosztokban.

1943. december 10-én eligazítás céljából a hajózási társaság igazgatóságára mentem.

– Ugyan – mondta Vaszilij Fjodorovics –, miről beszéljek veled? Hiszen mindent tudsz... Egyet mondok, légy óvatos. Ködben ne menj be a szorosba. No, jó egészséget.

Ebéd után a fedélzetre vettem a révkalauzt, kifutottunk az oldalzáron túlra, és elindultunk Nahodkába, hogy üzemanyagot vételezzünk. A kikötő kezdetleges állapotban volt. A horgonyzóhely a végét járta, vontató nélkül kellett kikötni. A háború alatt azonban megszoktuk a „kényelem" hiányát. December kimutatta a foga fehérét. Fagyott, az öblöt jég borította. Másnap reggel, miután feltöltöttük a tartályokat, felcsavartuk a tömlőket és készülődtünk az indulásra. Jöttek a határőrök, megjelent a révkalauz és újból dolgozni kezdett a gép.

December 12-én a révkalauzzal a Valentin-öbölhöz mentünk. A rádiós egy táviratot hozott a parancsnoki hídra:

„SOS. »Valerij Cskalov« gőzhajó, szélesség, hosszúság. Léket kapott, a fedélzet megrepedt, a jobb oldal szegélye a vízvonalnál. A hajó helyzete rendkívül veszélyes, azonnali segítségre van szükség KMOR. Sancberg."

Mint mindig, amikor ilyen táviratokat kapok, most is elnehezült a lelkem. Valahol a viharos tengeren emberek harcolnak hajójukért, életükért a veszélyben. Magam elé képzeltem Alekszandr Fjodorovics Sancberget, aki ismerősöm volt. Magas, piros arcú, teljesen ősz, idős ember. Most nehéz neki.

A Bering-tenger áttekintő térképére felvittem a koordinátákat. A hajó valahol az Aleut-szigeteknél van... A felhívásra több hajó válaszolt. Ha jól emlékszem, elsőnek a „Sztálin" tartályhajó érkezett. Utána a „Jean Jaurès".

A mentésre érkező hajók és a szerencsétlenül járt Sancberg kapitány beszélgetéséből világos volt, hogy az idő viharos, nagy a hullámzás.

Másnap reggel elkezdődött a „Cskalov" vontatása Akutanba. Utána megtörtént a tragédia: a hajó kettétört. Végül azonban a hajó mindkét felét sikerült megmenteni és kikötőbe vontatni.

A mentési munkálatok részleteiről később Fletcher amerikai ten-

gernagytól értesültem. Később maga Alekszandr Fjodorovics Sancberg is elmesélte a szerencsétlenséget.

A mi hajónknak is megvoltak a maga gondjai, bajai.

Este veszélyes helyeken haladtunk át – aknamezők között kellett mennünk olyan vizeken, amelyet csak a révkalauz ismert, és a Valentin-öbölben horgonyt vetettünk. Itt a révkalauz elment, és elkezdődött az önálló hajózás.

A köd – a tengerészek ősi ellensége. Messziről megláttuk: óriási fehér függöny ereszkedik le az égről és felénk tart. A függöny alsó része lassan himbálózott a hullámokon. Utána a hajó egyszerre sűrű, tejszerű lepelben találta magát, és a parancsnoki hídról csak nagy nehezen lehetett kivenni, hogy mi történik a hajó elején vagy hátulján. Az őrségben levők hiába erőlködtek, hogy valamit lássanak a ködben. A hajó szirénái minden két percben éles vijjogásukkal törték meg a Diesel-motorok megszokott, egyenletes zaját, figyelmeztetve a szembejövő hajókat az összeütközés veszélyére. A tenger útja széles, és mégis a tengeri gyakorlatban gyakran előfordul, hogy a hajók összeütköznek.

A La Pérouse-szoroson szerencsésen áthaladtunk. Jó helyzetmeghatározás esetén Hokkaido-szigetnél kelet felé könnyen át lehet jutni.

Nagyjából Otomari kikötő délkörén egy japán őrnaszádot pillantottunk meg. Egészen közel jött hozzánk, és a parancsnoki hídon álló tiszt oroszul kérdéseket tett fel.

– Mi a neve a hajójuknak? – és némi szünet után hozzátette: – Ha nem mondanak igazat, letartóztatom magukat.

– Honnan jönnek?

– Mi a rakomány?

– Hány főnyi személyzet van a fedélzeten?

– Vannak-e utasok a fedélzeten?

– Hány bruttó tonnás a hajó?

– Melyik évben épült a hajó?

– A hajó nevét tűzzel közöljék.

Miután minden kérdésre választ kapott, az őrnaszád eltávozott, megengedte, hogy továbbhaladjunk. A japánok udvariasabbak lettek. A sztálingrádi és a kurszki győzelem észrevehetően lelohasztotta a japán hadfiak gőgjét. Korábban szemtelenül viselkedtek. Előfor-

dult, hogy a szovjet hajókat arra kényszerítették, hogy a japán kikötőkbe menjenek, és ott tartották őket anélkül, hogy az okát közölték volna.

Az Ohotszki-tenger nem fogadott bennünket szívélyesen. Erős északnyugati szél fújt, a hajó bal oldalát csapdosták a hullámok, elöntötték a fedélzetet és a rakománytér záróajtóit. A hullámok gyorsan növekedtek, a hajó egyre hevesebben ingadozott. A szél ereje viharosra fokozódott.

A tenger rendszerint éjszaka a legbarátságtalanabb. Éjjel 3 órakor Nyikolaj Dudnyikov, a második tiszt felébresztett. Kiderült, hogy a hajótestbe befolyik a víz.

Szomorú, borús reggel volt. Legfeljebb 200–300 méternyire láttunk. Sűrűn havazott. A szél ereje megközelítette az orkánt. Északnyugat felől hatalmas tarajos hullámok fodrozták a tengert. A hullámok egyre erősebben verdesték a hajó bal oldalát. A fedélzeti nyílásokra, darukra és a kötélzetre csapódó víz megfagyott. A hajó hevesen dülöngélt, a dőlés mindkét oldalra elérte a 30 fokot. Körülöttünk minden barátságtalan, szürke és fekete színű.

Alig bírtunk megállni a lábunkon.

Nyugtalanságunkat mérsékelte az a tudat, hogy a hajó gyomrában fenyőfadeszkák vannak. Ha a tenger leszakítja a lemezeket a lékekről, a hajó megtartja úszóképességét.

Két nap telt el. Az orkán erősségű szél továbbra is zöldesszürke színű, habos hullámokat zúdított hajónkra. Dülöngélése fokozódott és a dőlés most már elérte a 35 fokot.

Akkor 32 éves voltam, egészséges, és elég könnyen elviseltem azt, hogy egyik oldalról a másikra dobált a hullámzás. A második nap végén azonban nekem is elegem volt belőle.

Újból aggasztó hírek. A bal oldali zárónyílásból a vizet nem lehet kiszivattyúzni és a mérőcsövön keresztül behatol a csavartengely alagútjába. A vizet a kinyitott zárónyílásokon keresztül leeresztettük. Színe rozsdás, úgy látszik, ércet is visz magával.

Szemjon Mordvinov 1748-ban megjelent hajózási könyvében versbe szedi a helyes szabályokat:

Bármily vadul fújják is a szelek a tenger hullámait
A tengerészek isten segítségével harcolnak ellenük.
Bár a tengerről a partok ritkán láthatók,
E tudomány révén útjaik tarthatók.
A helyeket földön és tengeren ismerik
S hajójukat a szükséges kikötőbe pontosan elviszik

Estére a szél a szokásos vihar erejűre mérséklődött. Vettük Lopatkának, Kamcsatka déli fokának a rádió irányítójelét. Valamelyest megkönnyebbültünk, mégis csak sikerült megkapaszkodnunk a partnak egy fix helyében.

A Lopatka szirten levő világítótorony! Hányszor kihúzott a nehéz helyzetből azzal, hogy lehetővé tette a biztonságos áthaladást a szoroson. A japánok a háború alatt az egész Kuril-szigetsort megszállva tartották, és jóllehet a szigetek között voltak elsőrendű, széles és veszélymentes szorosok, megtiltották az áthaladást. Mi, szovjet tengerészek az Első Kuril-szoroson hajózhattunk át a Lopatka-fok és Sumsu-sziget között. A szoros egyik fele a mi kezünkben, a másik fele a japánok kezében volt.

Az első szoros hajózásra nem nagyon volt alkalmas és ezért békeidőben ritkán használtuk. A Lopatka-foktól északnyugati irányban hosszú, köves zátony húzódott, a közepén minden térképen jelölve van egy névtelen, ötméteres homokpad. Mesélték, hogy Ivan Csecselnyickij kapitány itt valamikor zátonyra futott hajójával, és bár a későbbi mérések nem mutattak homokpadot, a térképen mégis szerepelt. Meggyőződésem szerint Csecselnyickij valahol másutt feneklett meg, de mint mindenki, igyekezett minél távolabb tartani magát a homokpadtól.

Általában Csecselnyickijnek ez a homokzátonya még jobban leszűkítette ezt az amúgy is szűk szorost.

December 18-án az éjszakai órákban északkeleti irányban vörös, pislákoló fényt pillantottam meg. A fény sem a térképen, sem a jeltáblázatban, sem a hajózási könyvben nem szerepelt. Igen kellemetlen helyzet. Elhatároztam, hogy a lopatka-foki világítótoronyra hagyatkozom, de mindenesetre csökkenteni kellett a sebességet és megvárni a virradatot.

Többször is kimentem a parancsnoki hídra és a rubin színű fényt

vizsgálgattam. Egész éjjel jól látható volt és aggasztott. Reggel néha a part is látszott. De gyakran köd szállt le és újra mindent eltakart a szemünk elől. Csak tapogatózva haladtunk. Minden 15 percben vesszük Lopatka irányítójelét és mélységet mérünk.

Egy mai hajóvezető előtt különösnek látszanak az első szoroson való áthaladásunk közbeni aggodalmaink. Természetesen lokátorral különösebb nehézségek nélkül hajózható. A szorosban csökkent a hullámzás és mindnyájan megkönnyebbülten fellélegeztünk. Délre kitárult előttünk a part és láthattuk a lopatka-foki sudár, magas világítótornyot. A túlsó, japán parton levő világítótorony szintén látható volt. Hajónk Ivan Csecselnyickij szerencsés homokpadját elkerülve elérte a Csendes-óceánt.

Kamcsatka-félsziget védelme alatt majdnem nyugodtan haladhattunk. A szél mérsékelt és a hullámzás is fele-harmad akkora, mint amilyen az Ohotszki-tengeren volt. Most a kamcsatkai part mentén hajózunk.

Újabb, még súlyosabb gondok közeledtek. A helyzet ugyanis az volt, hogy a hajón levő fuvarokmányok és a hajónapló bejegyzései szerint hajónk Petropavlovszkba megy, ahol le kell adnia rakományát. De nem így van. Az amerikaiak birtokában levő Adah-szigetre megyünk és ott fogunk kirakodni. Ha Petropavlovszkba megyünk, akkor utunk az Aleut-szigetek felé vezet.

Elhaladtunk az Avacsinszki-öböl mellett, amelynek mélyén Petropavlovszk fekszik. A part jól látható, a szirtek jól kivehetők.

Váratlanul megjelent egy felségjel nélküli „Douglas" repülőgép. Elrendeltem a harci riadót. A gép egy kört írt le a hajó felett és utána elrepült. Egy negyedóra múlva ismét megjelent. Ismét harci riadó, mindenki tudta a helyét a gyorstüzelő ágyúk és a géppuskák mellett. A hidakon az őrök látcsövükkel buzgón pásztázták az ég és a tenger minden sarkát. A kormányos a hullámok fodrait figyelte, a fehér tajték mögött néha periszkóp rejtőzik. Hiszen ezeken a szélességeken nemcsak békés cetek, hanem tengeralattjárók is járnak.

December 19-én 4 órakor a fokok alapján meghatároztuk Kamcsatszkijt és Afrikát, majd teljesen keletnek vettünk irányt.

Amíg a javasolt irányban haladtunk a tíz mérföldes folyosón, elméletileg a tengeralattjáróknak és a repülőgépeknek el kellett kerülniük bennünket.

Éjjel a hajón jelzőfények égtek: három egymás alatt – zöld–vörös–zöld –, nappal pedig a hajó oldalaira és a hajógyomor ponyváira festett szovjet zászlók és óriási „CCCP" betűk alapján lehetett bennünket megkülönböztetni. Felülről és a tengerről is látható volt, hogy a Szovjetunió hajójáról van szó.

December 22-én áthaladtunk a 180. délkörön, és ily módon 22-ét kétszer fogjuk számítani.[1] Délben a nyugati féltekén voltunk. A Nap alapján tájoltunk és délnek vettünk irányt, egyenesen Adah-sziget felé. Izgalmas idő következett. Most a japán tengeralattjárók vagy víz feletti hajók bármely pillanatban feltartóztatták hajónkat.

Felhívtuk az adahi rádióállomást, így írta elő a Vlagyivosztokban kapott utasítás. De senki sem válaszolt. A rádiós engedélyt kért a hívás megismétlésére és újból jeleket küldött az éterbe. Megint nincs válasz. A helyzet ettől csak rosszabbodott: azzal, hogy az amerikai rádióállomást hívtuk, felhívtuk magunkra a japánok figyelmét. Elhatároztam, hogy többé nem kockáztatok.

December 23-án, csütörtökön éjjel körülbelül 60 mérföldnyire az irányban óriási vörös fény látszott Adah-sziget felett. Virradatra megközelítettük a sziget északi csücskét.

Adah az Andrejanov-szigetcsoporthoz tartozik. Tőle nyugatra fekszenek a Kriszi-szigetek, köztük a nevezetes Kiszka-sziget. 1942. június 7-én Kiszka szigetét elfoglalták a japánok. Ennek a szomszédságnak nem örülünk.

A part közeledik. Alacsony sávja észak felé kissé felemelkedik. A kis szirten két ház és jelzőzászló látható. A szirt legvégén jel: egy téglalap alakú fekete torony. Hajónkon felhúztuk az ismertető jelzéseket. A jelzőhelyen semmi mozgás... Egészen közel mentünk a parthoz – 7–8 kábelhossznyira (egy kábelhossz 182,5 méter) –, hogy felhívjuk a figyelmet magunkra és egyfolytában szirénáztunk.

A legfurcsább az volt, hogy a hóviharban felettünk repülő tucatnyi repülőgép ügyet sem vetett hajónkra.

Egész nap tombolt a hóvihar. Előre-hátra mentünk, hogy a jelzőhelyet láthassuk. Egész nap bőgettük a hajókürtöt, rádión hívtuk Adahot, fényjeleket adtunk – de minden hiába. Bármely pillanatban

[1] Azokon a hajókon, amelyek a dátumválasztó határvonalat nyugatról kelet felé átlépik, egy és ugyanazon napot kétszer számítják. Fordított esetben egy napot levonnak a dátumból.

megjelenhetnek a japán tengeralattjárók, és a szó szoros értelmében az amerikaiak szeme láttára, nem törődve zászlóinkkal és feliratainkkal, elsüllyeszthetnek bennünket.

– Mit fogunk csinálni, Konsztantyin Szergejevics? – kérdezte Pjotr Nyikolajevics Vasziljevszkij, amikor átvette az esti őrszolgálatot. – A viharos szél a szigetre visz bennünket.

– Menjünk kis sebességgel, a széllel szemben.

A tenger hullámzása erősödött. Hajónk ismét egyik oldaláról a másikra dülöngélt.

– Konsztantyin Szergejevics, a víz behatolása a ballasztokba újra fokozódott – jelentette a főgépész.

Mit tehettünk? A zárt kikötőben való várt pihenés helyett – dülöngélés és vesződés a víz kiszivattyúzásával a ballasztokból. A zárt haditengerészeti támaszpontra révkalauz és térkép nélkül bejárni lehetetlenség. A révkalauzra várni úgy látszik hasztalan és veszélyes.

Az újra erősödő hullámzás kissé megnyugtatott bennünket. Tengeralattjáró ilyen időben aligha merészeli megtámadni hajónkat. Némi gondolkozás után úgy döntöttem, hogy megvárom a holnapot és akkor kissé messzebb megyek a parttól.

Vacsora közben hiányzott a megszokott élénkség. A parancsnokok némán kanalazták a levest, s miután megették fasírtjukat, felhörpintették zavaros teájukat, visszavonultak kajütjükbe.

December 24. Ismét megközelítjük Adah-szigetet, és mindenképpen igyekszünk felhívni magunkra a figyelmet. Gyakran esett a hó, de időnként kitisztult. Felettünk repülőgépek húztak el, de ez alkalommal sem vettek észre bennünket. A gépben ismét megjelent a víz és riadóztatták a gépkezelőket . . .

Délre véget ért türelmünk. A további várakozást céltalannak tartva elhatároztam, hogy Akutan-szigetre, az amerikaiak nyílt katonai támaszpontjára megyek, ahova minden, az Egyesült Államokba menő szovjet hajó betért.

Útban Akutan felé a víz a hajó gyomrából állandóan behatolt a gépbe, ahonnan kiszivattyúztuk. Erősen havazott, amikor az öbölbe befutottunk, a látótávolság 3–4 kábelhossznyi volt.

December 26-án, vasárnap, délután 5 órakor horgonyt vetettünk az öbölben. A víz behatolása a 3. hajóűrből a gépbe meggyorsult, a szivattyúk megszakítás nélkül dolgoztak. Jelentettük megérkezésün-

ket és kértük, azonnal küldjék ki a konvojtisztet. De senki sem jött, és egész éjszaka hiába várakoztunk. Reggel a szél erősödött, és a másik horgonyt is le kellett ereszteni. A gép a biztonság kedvéért előremenetben, lassú fordulatszámmal járt. A víz beömlése a gépbe nem csökken, bár az öbölben nincs hullámzás.

December 28., dél - semmi változás. A legénység felháborodása nagy, minden óra drága és mi napszámra vesztegetjük az időt. Elhatároztam, hogy leeresztem a motorcsónakot és a partra megyek. A parton egy kényelmes, meleg házikóban amerikai tisztek laktak, ezen kívül a tolmácsok és néhány főnyi kiszolgáló személyzet.

Elmeséltem kalandjaimat.

Az akutani adminisztráció nem hitt szavaimnak:

- Lehetetlen!
- Hihetetlen!
- Itt bizonyára hiba történt - mondták egyesek.

Az adahi támaszpont hajózási térképeit a tolmács csak másnap hozta el. A térképek szigorúan titkosak, jó papírra készültek, kitűnő kivitelűek.

Rájuk pillantva felfedeztem, hogy a szigetet észak felől aknásították, méghozzá elég alaposan. Ezek szerint hajónk napokon át sétált az aknák felett. Gondolatban hálát adtam a tenger istenének, hogy szerencsésen megúsztuk.

- Az adahi támaszpont parancsnoksága elnézést kér önöktől, kapitány. Kiderítettük, hogy félreértés történt. Most itt várja önöket a révkalauz - mondta a tolmács, és a térkép egy pontjára mutatott.
- Adahon várják önöket. Nem mertem önöket tovább tartóztatni.

A tolmács kiitta az erős citrom likőrt, és a hajólépcső felé sietett.

Egy percet sem vesztegetve felszedtük a horgonyokat, és miután a hajókürt szavával elbúcsúztunk a kikötőben álló hajóktól, a kijárat felé indultunk.

A tengeren erős délnyugati szél és nagy hullámzás fogadott bennünket. A hajó ismét veszedelmesen hányódott egyik oldaláról a másikra, a hajótest remeg, a hajó szivattyúi szakadatlanul húzzák a vizet. Az átkelés különösen kellemetlen volt. Két-három ember rosszul érezte magát és nem ment ki őrségbe.

Az új, részletes térképek alapján hajózni - igazi gyönyörűség, min-

den úgy megy, mintha megolajozták volna. A szirtek időben megjelennek és eltűnnek. A fények ott világítanak, ahol világítaniuk kell.

A hajó felett többször húztak el repülőgépek.

December 31-én este 6 órakor, pontosan a kitűzött helyen mellénk állt a révkalauz motorcsónakja. Végre a fedélzetünkön volt a révkalauz. Most a minden oldalról látszó partok megvédenek bennünket a hullámzástól. Fél óra múlva beállunk a kikötőbe és újabb fél óra múlva egy erős vontató segítségével kikötünk a kitűnő új horgonyzóhelyen.

Leeresztettük a lépcsőt és minden rendű és rangú kapitányok, ezredesek, alezredesek, tiszthelyettesek és sorkatonák jelentek meg a fedélzeten. Az amerikaiak örömmel üdvözöltek bennünket mint szövetségeseiket, és az új, 1944. év beköszöntésével boldog új évet kívántak.

Minden formaság mellőzésével fogadtak bennünket. De megtiltották a legénység partra lépését.

A lépcsőnél őrt álló vörös tengerész mellé az amerikai MP[1] egyik emberét állították. De minden korlátozás nélkül átengedtek mindenkit, aki hajónkra jött. A hajó céljaira kedvesen egy tolmácstisztet bocsátottak rendelkezésünkre, aki éjjel-nappal a fedélzeten tartózkodott.

Beköszöntött az új év. Egyre újabb és újabb emberek jöttek, hogy üdvözöljenek bennünket. Adah-szigeten, a haditengerészeti támaszpont területén szigorú törvény volt, és ezért sokan óhajtottak üdvözölni. A látogatók elmondták, hogy a támaszponton egyesek ananászléből és élesztőből megpróbáltak erős pálinkát főzni, de a pálinkafőzőket vesztükre leültették.

Sebtében előkészítettük az új év megünneplését. Mindenkinek volt valami kívánsága. Amikor poharainkat felemeltük, mindenki egyet mondott: „A győzelemért!"

A tengeren töltött viharos napok után elérkeztek a nyugalom első órái. Mindenki örült annak, hogy élve és egészségesen került ki az elég bonyolult helyzetből.

A hajó legénységének újévi üdvözlésére eljöttek a hadsereg zenészei. Kitűnő játékuk nagy gyönyörűséget szerzett nekünk. A hajón levő asszonyok, büfésnők és ügyeletesek, különösen Roza Zaveljev-

[1] Military Police – katonai rendőrség.

na Gelfand, a harmadik tiszt, különböző ajándékokat kaptak. Egyszóval, ez mindnyájunk számára emlékezetes nap volt, és ezen az éjszakán sokáig nem tudtunk elaludni. Mintha csak egy más világba költöztünk volna – a nyugalom és a jólét birodalmába.

De a munka az munka, és az amerikai katonák fél kettőkor megkezdték a kirakodást. A munka szaporán ment, mind az öt hajóüregben egyszerre. Délre megérkeztek a búvárok, hogy megvizsgálják a hajó víz alatti részét. Dokkot kértem, de a kikötő parancsnoka nem adott, mondván, hogy a dokk foglalt. A búvárok megszemlélték a hajó alját, és megállapították, hogy a ráhegesztett lemez az orr résznél leszakadt, és az erősítés céljából felhelyezett szegecsavarokat kiszakították a hullámcsapások. Helyükön számos lyuk maradt. Legrosszabb aggályaink igazolódtak.

Másnap megérkezett Frank Jack Fletcher tengernagynak, az észak-csendes-óceáni flotta parancsnokának a szárnysegédje és látogatásra hívott meg bennünket. A tengernagy engem és első tisztemet, Pjotr Nyikolajevics Vaszíljevszkijt törzsén tolmács és mindenki más jelenléte nélkül fogadott. Magas, rózsás arcú, ősz hajú ember, tipikus angol tengerész. Lába mellett egy nagy kutya hevert. A küldönc mindegyikünknek hozott egy csésze kávét, hozzá cukortartót és süteményes tálat. A tengernagy elsősorban kutyáját mutatta be, majd udvariasan érdeklődött egészségi állapotunkról és arról, hogyan értünk Adahba. Megköszönte a magunkkal hozott elsőrendű deszkákat, amelyek nagyon alkalmasak repülőterek építésére a köves szigeten. Utána megkérdezte véleményünket: eredményes-e Németország légi bombázása és ez részben helyettesítheti-e a második frontot? Mi azt válaszoltuk, hogy a bombázás és a második front – két különböző dolog, és hogy most szükség van a második frontra. A tengernagy egyetértett velünk és határozottan kijelentette, hogy személyes véleménye szerint minél hamarabb szükség van a második frontra.

– December 22-én volt szerencsém fogadni egy híres orosz tengerészt, Sancberg kapitányt – mondta a tengernagy egy másik témára térve át. – Hajója a heves viharban kettétört.[1] Nagyszerűen viselke-

[1] Az Egyesült Államokban épített „Liberty" típusú hajóknál a hajótest kettétörése több ízben előfordult, aminek oka a villanyhegesztés rossz minősége volt.

dett. A hajó mindkét testét sikerült elvontatnunk Bolsoj Szithinre. Az egész legénység életben maradt. Amerikában új hajót kapnak, a „Valerij Cskalov"-ot.

A tengernagy ezután az Aleut-szigetek rossz éghajlatára panaszkodott, amely megnehezíti a kikötő és a támaszpont egyéb berendezései építését.

Én így szóltam:

– Mint önöknek sikert kívánó szövetséges, el kell mondanom valamit.

– Figyelmesen hallgatom – mondta a parancsnok felém fordulva.

A tengernagynak elmeséltem a sziget megközelítése közbeni balszerencsénket és a révkalauz kihívására tett kísérletünket.

– Csak egyet nem értek: hogyan lehetséges, hogy nem robbantunk fel az önök aknáin, amikor néhányszor fel-alá jártunk az aknamezőkön? – fejeztem be elbeszélésemet. – Mint szövetségest elkeserített, hogy az önök figyelői és híradósai nem álltak feladatuk magaslatán. Hiszen a mi hajónk helyett egy japán hajó is jöhetett volna és az sok bajt okozhatott volna önöknek... Hány repülőgép szállt el felettünk!

Fletcher tengernagy szó nélkül végighallgatott. Utána megköszönte, ahogy mondta, az érdekes elbeszélést és felállva búcsúzkodni kezdett. Erősen megszorította kezünket és úgy láttam, hogy a tengernagy valóban elégedett azzal, amit megtudott.

Most pedig visszamegyünk a hajóra. Csodálkozunk azon, amit láttunk. Kitűnően betonozott utak, mindenféle típusú tehergépkocsik. Az út szélén sok katona. Érződik, hogy a szigeten sok katona lakik és nagy építkezés folyik.

A kísérő tolmácstiszt sok érdekeset mesélt. A szigeten mintegy ötezer gépkocsi van, a szárazföldi hadsereg több mint negyvenezer katonája, továbbá sok repülő és tengerész tartózkodik ott. Elmondta, hogy a szigetet több szektorra osztották, és az építkezést minden szektorban egy mérnöktábornok irányítja. Az építkezés titkos: arról, hogy mit csinálnak a másik szektorban, a szomszéd nem tud és a közlekedési engedély csak a saját szektorban érvényes. A szigeten több kórház van: a flotta, a repülők és a szárazföldi hadsereg katonái számára. A kórházakban körülbelül félszáz nő dolgozik.

– Jövőre befejezzük az építést – mondta dzsipünk sofőrje –, bár-

csak hamarabb fejeznénk be, már elegünk van. Tudja – mondta egy kis szünet után –, a japánok megpróbálták elfoglalni ezt a szigetet. A múlt év augusztusában, néhány nappal a munka megkezdése után hatvan gumicsónakon partra szálltak a Kilik-öböl nyugati partján, minden csónakban hat katona. Hagytuk, hogy kijöjjenek a partra, utána géppuskatűzzel megsemmisítettük őket. De most Adahot nem lehet puszta kézzel bevenni. Hiszen a múlt évben itt még semmi sem volt. Kékrókák lakták a szigetet. Néhány ember jött ide nyáron – a tenyészhelyek tulajdonosai. Augusztusban felépítettük az első repülőteret, az egész ezzel kezdődött.

Hallgattam a vezetőt, és a sziget első felfedezőire gondoltam. Orosz tengerészek kis vitorlás hajókon hatoltak be ide a XVIII. század közepén. Az egész Aleut-szigetcsoportot – Alaszkától Attuig, a keleti szigetig – oroszok fedezték és derítették fel.

A cári kormány Alaszkával együtt a múlt században az Aleut-szigeteket is eladta. Szarvashiba volt, de ami megtörtént, azon nem lehet változtatni . . .

Útközben megálltunk egy kis üzlet előtt, amelyben a katonák és a tisztek vásároltak. A gépkocsivezető elmondta, hogy a szigeten több ilyen üzlet van. Nagy választék volt gyümölcsből, különféle gyümölcslevekből és természetesen volt Coca-Cola, cipő, ruha, különféle csecsebecsék. Megittunk egy üveg Coca-Colát.

A hajón „megörvendeztettek": a hajó faránál levő űrben hét láb magasságban eláztak a deszkák és barnára festődtek. Állás közben sikerült kiszivattyúzni a vizet a hajó gyomrából.

Szerencsére az amerikaiak a rakomány elázása miatt semmilyen kifogást sem emeltek, és aláírták a fuvarokmányokat.

Még a társalgó-kajütben ültünk és ebédeltünk, amikor megjelent egy tengerésztiszt, fregattkapitányi rangban. Sürgős, bizalmas beszélgetésre kért, s miután kezünkbe vettünk egy csésze teát, elindultunk a kajütbe.

– Kapitány, mondja el, mi történt december 23-án, amikor megközelítették a támaszpontot.

Ezek szerint Fletcher tengernagy elkezdte a vizsgálatot.

– Ha lehet, mutassa meg útjukat a térképen – kérte a tengerész.

Elővettem a régi térképet, meg az újat is, amelyet Akutanban kaptam.

Vendégem a fejét csóválta, és így szólt:

– Ajaj, ez ijesztő. Maguk napokon át aknákon mászkáltak. Sem a figyelő, sem a repülők nem vették észre magukat.

– Lehet, hogy észrevettek, de nem jelentették a feletteseknek, és nekünk Akutanba kellett mennünk. Háború idején elvesztegettünk nyolc teljes napot.

– Ajaj, tisztázni fogom.

A fregattkapitány egy óra múlva kedvesen meghajolt és elhagyta a hajót. Én a polcról leemeltem egy könyvet, s miután kényelmesen elhelyezkedtem a karosszékben, olvasni kezdtem. Tíz perc múlva egy újabb tengerész kopogtatott a kajüt ajtaján. Ez alacsonyabb rangú volt. Valamilyen könyvet hozott, amelybe feljegyezte a december 23-i szerencsétlen eseményekről szóló elbeszélésemet.

Közben a tolmács elmondta, milyen rend van a szigeten. Az alkoholtilalmon kívül szigorú katonai cenzúra van érvényben. Egy őrnagy van megbízva az egész levelezés ellenőrzésével. Minden alakulatnál van valaki, akinek leragasztatlanul átadják a leveleket. A legtöbb alakulatnál ez a tábori lelkész. A személyi állománnyal hivatalosan közölték azt, hogy a levelezést átnézik. A szigeten megjelenik egy újság, amelyen ez a felírás áll: „Az újság kivitele a szigetről szigorúan tilos." Újévkor egy külön szám jelent meg, amelyet el lehetett küldeni a rokonoknak és az ismerősöknek.

Végre egyedül maradtam.

De újból kopogtattak az ajtón. Ismét a tolmács és vele a szárazföldi hadseregnek egy századosa.

A százados bemutatkozott és kérte, mondjam el a december 23-i eseményeket. Mindent meg kellett ismételnem.

A százados lelkiismeretesen teleírt egy noteszoldalt és büszkén mondta:

– Repülőink 1-én és ma, január 4-én, bombázták Paramusirt. A pilóták nemrég tértek vissza e támadásból. Mindenki él és egészséges, bombáikat otthagyták a japánoknak. Jöjjön el hozzánk vendégségbe – hívott a százados. – Nálunk jó nyáron; körülöttünk tavak, folyócskák, melyekben horgászunk, vannak pisztrángok Még zabhoz hasonló fű is nő – fejezte be mosolyogva. – A nyár az nyár, most pedig január van. Mint az önök első felfedezői, az orosz tenge-

részek megállapították, itt mindig ősz van. És nyáron is eshet a hó, télen pedig az eső. Így élünk.

Még azt is elmondta, hogy Fletcher tengernagy igazságos, de szigorú, és mindenki fél tőle.

Másnap befejeződött a rakodás, a vontatók azonnal a révpartra vittek bennünket és 30 öl mélységben horgonyt vetettünk.

Az uszályt csak este hozták. Este 9 órára felvettünk 66 tonna Diesel-olajat, és tovább egy percig sem vesztegetve az időt, elindultunk. A rendeltetési kikötő: Seattle, ott kell majd kirakodnunk a maradék rakományt, az ércet. Mint már említettem, az érc nyugtalanított. Az úszóképes rakományt, sajnos, Adahban hagytuk. Az érc növelte stabilitásunkat. A súlypont, amely a fa-szállítóhajókon amúgy is alacsony, még lejjebb került.

A kikötőben kapott, januárra szóló navigációs térkép erős szeleket jósolt. A szélrózsa fenyegető volt.

Mit mondjak az Adahon élő amerikaiakról? Hogyan fogadták hajónkat, hogyan viselkedtek velünk, szovjet tengerészekkel szemben?

Az amerikaiak szövetségesként fogadtak bennünket és csak jó benyomásaink maradtak Adahról: mindent szívből, minden erőltetés nélkül csináltak.

Az egyszerű amerikaiak nyilvánvalóan rokonszenveztek a szovjet emberekkel. Viszont Amerikában más erők működtek. Emlékszem egy tolmács Kamcsatkára vonatkozóan feltett pimasz kérdéseire. Elhozta a félsziget titkos térképét, amelyen nagy pontossággal fel voltak tüntetve a nevek orosz kiejtéssel. Megkérdezte, igaz-e, hogy a fokok, a világítótornyok és a települések nevét pontosan fordították le oroszra. Beszélt valami orosz tolmácsiskoláról, amely Adahon működik. Különösnek tartottam a mi Kamcsatkánk iránti fokozott érdeklődést.

Közben újból éreztük a tengert. Kissé hullámzott, heves szél fújt és hordta a havat. Az Unimak-tengerszoroson jó látási viszonyok között haladtunk át.

A Nagy- vagy Csendes-óceán

Január 8-án, szombaton megérkeztünk a Csendes-óceánra. A szél erős, északnyugati. Az ég borult. Hullámzik. A barométer emelkedett, de nemsokára esni kezdett, a szél iránya pedig nyugatira, majd délire változott és fokozatosan erősödött. 9-én hajnalban 5 órára a keleti szél viharos erejűre fokozódott és a hullámzás gyorsan erősödött.

A tenger istenét kérleljük, hagyja abba szórakozását.

A hajó gyomrában a víz szintje emelkedik. A hajó oldalra és előre-hátra rendetlenül dülöngél. Roza Zaveljevna őrsége alatt beszorult a kormány. A sors újabb megpróbáltatást mért ránk, amelyet egyáltalán nem érdemeltünk meg. A gépet leállítottuk. A gépészek fél óra alatt kijavították a hibát és újra beálltunk a korábbi irányba. A széllökések erősödtek. Közeledtünk a ciklon középpontjához.

Amikor korántsem kis hajónk felemelkedett a hullámokon, az aljának egy része csupasszá vált és szinte a levegőben függött. Amikor a hajó visszazuhant a hullámokra, a víztől olyan ütéseket kapott, amelyek minden ízében megrázták. Amikor a hajócsavar nem ért vizet, a hajtógép megszabadult a terheléstől és fülsiketítő berregés keveredett a fékevesztett elemek üvöltésével.

A hajó időnként bevájta magát a fehér, forrongó tajtékba. Sok száz tonna víz zúdult a fedélzetre, és a tapasztalatlan ember úgy vélhette volna. hogy a hajó sohasem fog a tenger felszínére kerülni. De a hajó orra megint felbukkant a hullámok között, hirtelen a magasba emelkedett és a víz zúgva hullott vissza az óceánba.

A tenger tele volt táncoló, fehér tajtékkal. A szél leszakította a hullámtarajok tetejét, a sós pára körülvette a hajót és eltakarta a látóhatárt. Az ügyeletes kormányos ezt írta a hajónaplóba: „Kegyetlen vihar, 11 ball. A hullámzás eléri a 9 ballt."

Ilyen időben nem sokan tudnak elaludni a nehéz őrszolgálat után. Különleges módon kell aludni, a lábat a kajüt falához és az ágy támlájához támasztva.

Éjjel a rádióban örömhírt hallottunk. Ma Moszkvában ismét díszlövéssel ünnepelték a győzelmet. Dicső harcosaink rohammal elfog-

lalták Belaja Cerkov várost – a németek egyik fontos támaszpontját. Ez a hír új erőt öntött belénk.

A hajótest kímélése végett irányunkat délire változtattuk. Ebben az irányban, bár hullámról hullámra pokolian inog, de az ütések megszűnnek. A szél pedig egyre erősödik. Január 9-én 16 órára orkán erősségűvé fokozódott. Most arról volt szó, hogyan mentsük meg a hajót a pusztulástól.

Pjotr Nyikolajevics ellenőrizte a víz- és élelmiszerkészleteket a mentőcsónakokban. Húskonzervvel és kétszersülttel még kiegészítették, bár Pjotr Nyikolajevics és Pavel Ponomarjov fedélzetmester, aki segített neki, jól tudta, hogy a mentőcsónakokat a háborgó tengerre aligha sikerül lebocsátani.

A távíró- és a kormányfülke fala között álltam, és a közelgő katasztrófán járt az eszem.

A hajótest nem bírja ki, egyre több víz ömlik be, a szivattyúk nem birkóznak meg a vízzel vagy elpiszkolódnak a szívófej szitái. Ki a hibás? Természetesen a kapitány. Nem látta előre, nem intézkedett időben a tengerészgyakorlat szabályai szerint. Vigye el az ördög, a mi bajunk. Vajon nem figyelmeztettem a hajózási társaság igazgatóját arra, hogy a javítást nem jól végezték el, nem kértem farakományt a megjelölt kikötőig?

De verheted a fejedet a falba, vigasztalódj azzal, hogy te mindezt előre láttad, de semmit sem tudtál változtatni rajta.

Előre tekintve elmondom, hogy másfél évtized múlva egy miniszteri rendelet a kapitány felelősségét a kárért megosztotta azok között a személyek között, akik részt vettek a hajónak az útra való felkészítésében.

Pjotr Nyikolajevics a szél nyomása miatt nagy nehezen kinyitotta az ajtót és belépett a kajütbe. Közben a hajó erősen oldalra dőlt és ő nem tudott megkapaszkodni, megcsúszott a nedves deszkapadlón, s egyszer csak a két karomban találta magát.

– A készletek a mentőcsónakokban a helyükön – mondta, s kifújta magát –, meg a víztartályok is.

– A hajó nem engedelmeskedik a kormánynak balra, a kormány nem jár balra! – kiáltott fel ijedten a kormányos. – Nézzék, a kormányt, balra fordítottam.

Valóban, a szögmérő 5°-ot mutatott és a hajó jobbra evickélt. Az első tiszttel összenéztünk, Pjotr Nyikolajevics hallgatott.

Továbbra is kelet–északkeleti irányú, orkán erejű szél fújt. Óriási szürkészöld hullámok csaptak a magasba, jobbról, balról, elöl is, hátul is. A barométer tovább süllyedt.

Mit tegyünk? Erre a kérdésre a kapitánynak kell választ adnia, mégpedig azonnal.

Hangosan és aggasztóan megszólalt a gépháztelefon csengője. Az első tiszt felvette a hallgatót.

– A szivattyúk nem veszik fel a vizet. A víz szintje az orr-fülkékben emelkedik.

A hajó a hullámok és a szél játékszere lett, és ráadásul úszóképessége óráról órára rosszabbodni fog.

– Kérjétek a főgépészt az én kajütömbe – mondtam habozva. – Beszéljük meg, mit csináljunk.

A hajó órái kevéssel éjjel egy óra előtt jártak.

A kajütben emlékezetembe vésődtek a hajó dőlése közben majdnem vízszintes ablakokon levő bársonyfüggönyök, és az egyik oldaltól a másikra zúduló tajtékzó vízáradat. Valami csikorgott és kopogott a hajó belsejében, mintha nyögött és segítséget kért volna.

Megérkezett Kopanyev, a főgépész. A hagyomány szerint valamennyien leültünk a kerek asztalhoz.

– Viktor Ivanovics – kezdtem minden bevezetés nélkül –, meg tudja javítani a kormányt?

– Semmit sem tudok csinálni. Nem tudom megérteni, mi a baja. Valami ördöngősség.

A főgépész sápadt volt. Arcán egy gépolajtól származó nagy folt feketéllett.

– Nem reméli, hogy megjavítható? Még időt sem mond?!

– Miféle időt! Ha tudnám, hogy mit javítsak. A kormány valahol megszorult, de hol?

– Mit javasol?

– Hívni kell a mentő vontatóhajót és vissza kell térni Akutanba. Okvetlenül búvárra van szükség, hogy megnézze a hajót.

– Maga hogy gondolja, Pjotr Nyikolajevics?

– Csatlakozom a főgépészhez.

Nekem most koncentrálnom kellett és meg kellett gondolnom, mi legyen.

Természetesen, maradni ilyen kilátástalan helyzetben, anélkül, hogy remény lenne a kormány megjavítására és tehetetlenül hányódni a hullámzó Csendes-óceánon, ostobaság lenne.

Azonnal hívni kell a mentővontatót.

„Mindent végiggondoltál, kapitány?" – kérdeztem magamtól. És hirtelen egy gondolatom támadt: „Mi lenne, ha visszafordulnánk nyugat felé? A szél jobb felől ér bennünket, a hajót balra téríti. Vagyis a kormányt jobbra kell fordítani, arra pedig működik. Igen, helyes. Így is cselekszem. Minél jobban megközelítjük Akutant, annál kevesebbe fog kerülni az államnak ez a vontatás."

Felemeltem a hallgatót. Az órára néztem: 1 óra 20 perc volt.

– Itt a parancsnoki híd.

– Teljes sebesség. Irány 270. Kormányt jobbra, forduljatok, mindjárt megyek.

Szemem előtt elvonultak elvtársaim a hajón, a matrózok, a gépkezelők, a gépészek és a kormányosok. Varvara Andrejevna, a büfésnő és a matrózinasok. Mindnyájan bíznak: a kapitány tudja, mit csinál. Egyesek közülük most alszanak, mások őrségben vannak a fedélzeten és a gépteremben.

Az erős dülöngélés ellenére minden gépezet pontosan és akadálymentesen működik. És semmilyen elképzelésem sincs. Ismét gondolkozni kezdtek, miért szorult be a kormány. Minden lehetséges okot megvizsgálok és semmi sem jut eszembe. Nem akadt-e bele egy úszó fadarab a kormányszerkezetbe? De miért működik a kormány az egyik irányban és miért nem a másikban? A fejemet szétfeszítik a gondolatok.

Amikor a hajó Akutan-sziget irányába fordult, úgy, ahogy feltételeztem, megváltoztak a feltételek. A hajó engedelmeskedett a kormánynak.

Majdnem két teljes napon át talpon voltam, és most, amikor csökkent a feszültség, leültem a kormányosi fülke bőrdíványára és egy pillanat alatt elaludtam.

Reggel hatkor az első tiszt ébresztett. Azonnal felpattantam.

– A kormány szorulása megszűnt, mindkét irányban jól működik – mondta vidám mosollyal.

– És mi volt vele?
– Nem tudom.
– Megfordulhatunk – tanácsolta Vasziljevszkij. – A szél kissé elcsitult és már nem hullámzik annyira.

Valóban, a hullámzás észrevehetően csökkent. Némi gondolkodás után megparancsoltam, hogy vegyük fel az előbbi irányt. A kajütbe lemenve fogtam az asztalon heverő segítségkérő táviratot és az asztalfiókba rejtettem. Most előttem van ez az angol nyelvű távirat. Mennyi mindent éltem át és tépelődtem, mire rászántam magamat ennek a táviratnak a megírására, amelyet azonban mégsem adtak le.

Nagy kő esett le a szívemről. Előrehaladunk. Egész lényem érzi a mozgást. Arra, ami nemrég volt, úgy emlékszem, mint valami rossz álomra.

A szél azonban nem csendesedik. Ellenkezőleg, újra erősödni kezd. Igaz, délnyugati, a hajó farát jobb felől fújja, tehát majdnem hátszél. Az erős dülöngélés egy pillanatig sem szünetel. A hajó minden percben tizennyolc-hússzor dől egyik oldaláról a másikra. De az emberek tartják magukat. Senki sem nyafog, nem kér könnyítést. Drága elvtársaim, azokban a nehéz napokban a ti dicső munkátok őrizte meg a hajó életét.

Ezen az éjszakán Lukjancsikov rádiós egy táviratot nyújtott át: „SOS. Szélesség 53–12, hosszúság 160–45. Segítsetek rajtunk, a hajó elmerül. »Timlat« gőzös KMOR. Moszkalenko." És rögtön egy másik távirat, a „Timlat" rádiósnője búcsút vett kislányától.

A táviratok megrendítettek.

Mark Szergejevics Moszkalenko „Timlat"-ján két héttel az én indulásom után futott ki a kikötőből. Csak Portlandben tudtuk meg, mi történt azokban a napokban Kamcsatka partjainál.

A „Timlat" január 7-én áthaladt az Első Kuril-szoroson. A Csendes-óceánon a hajó a nagy hullámokon északkeletről erős ütéseket kapott, befolyt a víz, és az ércrakomány miatt a hajó egyre inkább bukdácsolt. A víz – amint az várható volt – azokon a helyeken folyt be, ahol villanyhegesztést végeztek.

Január 9-én a hullámok még nagyobbak lettek, és a hajó továbbra is erősen dülöngélt. A hajó gyomra gyorsan megtelt vízzel és a hajó erősen megdőlt az orra felé. 1944. január 11-én éjfél tájban a vihar orkán erejűre fokozódott. Hajnali 4 órakor egy hullám leszakította

a ponyvát és feltörte az 1. számú zárófedelet. Ennek következtében a hajó gyomrát teljesen elöntötte a víz.

A vihar tombolt, alig lehetett látni valamit, a szél olyan erős volt, hogy feldöntötte az embert. A fedélzetre hulló víz azonnal megfagyott.

A vészjelzésre a „Kijev" (kapitánya G. Makarov) és a „Viborg" (kapitánya B. Grisin) gőzösök jelentkeztek. Mellesleg mindkét kapitány iskolatársam volt. Elkezdték a mentési munkálatokat. A „Timlat"-ot megpróbálták vontatni, de a vontatókötelek elszakadtak. A süllyedő hajó horgonykötél-nyílásai majdnem a vízben voltak, a csavar kerékagya láthatóvá vált. A szél fülsiketítően üvöltött, és a széltől szünet nélkül búgott a „Viborg" sípja. A levegőben a fedélzeti rakomány fa rögzítőinek a szilánkjai röpdöstek. A szélárnyékban levő oldalon leeresztették a mentőtutajt kilenc emberrel. A tutaj gyorsan elsodródott a hajótól. Akkor adta le Moszkalenko kapitány az „SOS" jelet.

A Csendes-óceánon továbbra is tombolt a vihar. Időnként a hullámok erős lökéseit éreztük. A kiömlő nyílásokból rozsdabarna víz folyik ki, ércet visz magával. A sebességet nem csökkentjük.

Csodálkoztam rajta, hogy hajónk milyen erős. A leningrádi hajóépítők kitettek magukért ennek a fa-szállítóhajónak a megépítésével. Ha az összes megpróbáltatásokat – a szerencsétlenség és ez a nehéz út – egy amerikai „Liberty" típusú hajónak kellett volna elviselnie, az rég kettétört volna. Mi pedig megyünk, megtörve és megtépázva, de mégis előrehaladunk.

Január 11-én éjfélkor a Hold alapján sikerült meghatároznom helyzetünket. Kiderült, hogy az iránytól 38 mérföddel balra és 24 mérfölddel mögötte vagyunk. Természetesen a Hold túlságosan „könnyelmű" a csillagászati ügyekben. A legkisebb számítási tévedésért komoly hibával fizethetünk. De amikor sem Nap, sem csillagok nincsenek és a hely csak igen hozzávetőleges, akkor a Hold – csillagászati égitest.

Reggel 6 órakor Pjotr Nyikolajevics szextánssal megcélzott néhány csillagot. A horizont jó volt. Három csillag alapján kiváló helymeghatározást kapott. A három vonal majdnem egy pontban metszette egymást. Mindössze másfél mérföldes élű háromszög. Kívánni sem lehetett jobbat a mi körülményeink között. Öt-hat mérföld az

eltérés a Hold alapján történt meghatározástól. Ez ugyancsak jó. A következő napokban mind a Nap, mind a csillagok alapján csillagászati helyzet-meghatározásokat végeztünk. Az irányt naponta helyesbítettük.

A hajón nem éltünk vidáman. De amikor a rádió hírül adta a fasisztákon aratott győzelmeinket, mindenki emelt fővel járt, és örömmel közölte a többiekkel a hallottakat.

Amikor ilyen időjárás van, nyugodtabbak lehetünk: tengeralattjárók támadásától nem kell tartanunk. Háborús időben a tengerész számára ez igen sokat jelent.

Január 13-án a tenger és a szél egyaránt lecsillapult, de a hajó dülöngélése folytatódik és a hullámok lökései eléggé érezhetők. A szél hol északról, hol délről, hol keletről fúj. Elkezdődtek a ködök, a látótávolság egészen kicsi, mindössze 100–200 méter. Jeleket adunk. Számolva megyünk, vagyis a menetirányra felvisszük a sebességmérő műszer szerint megtett mérföldeket. A hajózás pontosságát befolyásolja a sebességmérés helyesbítésének az elmulasztása és – az áramlat meg a szél hatására – a hajó elsodródása az iránytól.

Január 14-én nagy kellemetlenség ért bennünket: felmondta a szolgálatot a girokompasz, így áttértünk a mágneses iránytűre, a tengerészek régi műszerére, amelynek segítségével annak idején Kolumbusz és Magalhães hajózott. Jó, hogy a girokompasz hibáját sikerült kijavítani.

Kiszámítottam, hogy ezekben a napokban hány mérfölddel tértünk el az iránytól. Igen tekintélyes számok jöttek ki. Általában, ha a csillagászati meghatározások alapján nem hajtunk végre korrekciókat, akkor száz mérfölddel hátrább és ötven-hatvan mérfölddel jobbra lennénk. A sebességmérő műszerrel nyilvánvalóan nincs szerencsénk.

A girokompasz ismét elromlott, ismét a mágneses iránytű alapján megyünk. Mindez nagyon idegtépő. A hajó navigációs műszerei ócskák, javításra és cserére szorulnak. Csak a szextánsnak és a saját szememnek hiszek. Vasziljevszkij, első tiszt jól ért a meghatározáshoz. Kérlelem a tenger istenét, adjon jó látási viszonyokat akkor, amikor a Juan de Fuca-szoroson áthaladunk. Elavult rádió-iránymérőnk szintén nem nagyon megbízható.

Január 15-én reggel a látási viszonyok újra rosszabbodtak, 200 méterre lehet ellátni. Jeleket adunk. Az utolsó csillagászati helyzetmeghatározás reggel 4 órakor volt. Még egy kellemetlenség: kiderült, hogy nincsenek meg a bevezető rádiós irányjelzők adatai. Ezek az irányjelzők itt erősek és még a mi ócska iránymérőnkkel is – egy nappal hamarabb „megkapaszkodhatnánk" a partba és kiszámíthatnánk helyzetünket, ha nem is egész pontosan.

Sajnos, amikor a szorosba beléptünk, szertefoszlott az a reményünk, hogy akár csak megközelítően is meghatározzuk helyzetünket. A rádiós és a kormányos megpróbálnak irányt mérni, igyekeznek kitapogatni a nekünk szükséges bevezető rádiós irányjelzőket, de eredménytelenül. A látási viszonyok továbbra is rosszak. A legkisebb sebességgel megyünk.

Már 24 órája sehova sem megyek a parancsnoki hídról. Fekete bőrkabátom megduzzadt a nedvességtől és nyomja a vállamat.

Szerencsésen elérni a kikötőt – ez a kapitány kutya kötelessége, és az itt elkövetett hibát senki sem bocsátja meg. Vajon nem lenne jobb visszafordulni és kivárni a látási viszonyok megjavulását?

A hajózási útmutatóban félreérthetetlenül ez áll:

„A szoros megközelítése igen bonyolult és veszélyes (itt már sok hajótörés és szerencsétlenség történt). Amikor a szorost a tenger felől rossz látási viszonyok között közelítjük meg, a hajónak a 100 öles izobáton kell tartózkodnia és nem szabad átlépni az 50 öles izobátot, amíg meg nem győződik róla, hogy az átjárás szabad, mivel még derült időben is gyakran előfordul, hogy nem szabad."

Ily módon lassan haladunk a rossz látási viszonyok között, minden órában megállunk és mélységet mérünk a Thomson-mélységmérővel. Ahogy mondják, tapogatózva megyünk. Egyszer csak jobbról, a ködből velünk szemben előbukkan egy nagy megrakott hajó. Amerikai. Párhuzamos irányban halad át, beásva magát a hullámokba. Oldalról még érdekes is nézni, hogy hol az orra, hol a fara emelkedik fel és elönti a víz. De ami a fő, párhuzamos irányban halad. Ez erősítette biztonságérzetemet. A szoros bejárata már nincs messze, a belőle kijövő hajó velem párhuzamosan halad, tehát jól megyek.

Mindössze száz méter távolság volt közöttünk.

Nem veszek tudomást róla, hogyan váltakoznak az őrségek, nem veszem észre, hogy nem reggeliztem és nem ebédeltem. A büfésnő

forró kávét hozott a parancsnoki hídra, megkóstoltam és megégettem a számat, de nem vettem le szememet a tengerről.

– Konsztantyin Szergejevics, ideje lenne visszafordulni – tanácsolta finoman az első tiszt –, a part egész közel van, ott vízinövények úsznak, valamilyen fű.

– Még egy kicsit, Pjotr Nyikolajevics – feleltem. – A partnak ki kell nyílnia.

A helyzet valóban nehéz: sötétedik. Ha nem találkozom a velem párhuzamosan haladó hajóval, bizonyára nem bírtam volna és visszafordultam volna a tengerre. A parancsnoki hídon csend van. Néhány ember némán figyel és nézelődik. Itt az őrség és az előrség. Még az éles hallású rádiós is próbálja meghallani az irányítótorony kódjelét. Hallani, hogy csapnak a vízbe a félig szabad hajócsavar szárnyai, hogy zúg az orrtőke által hasított víz.

És egyszer csak, mintha erős áramütés ért volna – balról megpillantottam a világítótorony fényének felvillanását. A magas parton láthatóvá vált a torony.

– Világítótorony, tájolás, gyorsan!

Az első tiszt az iránymérőhöz rohant. Ő szintén látta a fényt.

– Kétszáznyolcvannégy – szólalt meg rögtön.

Az irány berajzolása a térképbe egy pillanat műve volt. Minden rendben, bele megyünk a Juan de Fuca-szorosba. Még egy világítótornyot pillantunk meg, most a jobb parton. A hely jó, igen szerencsésen befutottunk a szorosba. Még tíz perc és mintha egy más világban lett volna a hajó. A hátunk mögött továbbra is összefüggő ködfal, jobbról és balról pedig tucatnyi fény. Felettünk derült az ég, ragyognak a csillagok. Semmi köd, sem felhő. Rádiós irányítójelek nélkül is tudjuk, hogy biztonságban vagyunk.

Nemsokára horgonyt vetettünk Port Angelesben, ott, ahol a hajózási útmutató előírja. Az első tisztet a parancsnoki hídon hagytam, én pedig lementem kajütömbe, erőtlenül rogytam a karosszékbe és sokáig ültem, anélkül, hogy észrevettem volna, hogy az átnedvesedett kabátról kis erekben folyik a víz a szőnyegre.

Minden erőmet a végsőkig megfeszítettem. Nem vettem tudomást az időről. Enélkül az alkotó lendület nélkül aligha bírtam volna olyan hosszú ideig alvás és pihenés nélkül megállni a lábamon.

Csodálkoznom kellett, hogy hajóstársaim milyen nyugodtan teljesítették kötelességüket.

Matrózinasaink kiválóan vizsgáztak. Minden engedmény nélkül álltak őrségben, Ponomarjov fedélzetmester irányításával minden munkát elvégeztek. És a gépészbrigád! Egy törés sem fordult elő, hibájukból egyszer sem állt le a gép.

Társaim közül senki sem gondolta, hogy valamilyen különösen nehéz és veszélyes munkát végez. Mindnyájan úgy vélték, hogy a munka a legszokásosabb, tengeri munka.

Nemsokára megérkezett az orvos. Harminc perc múlva minden formaságon átestünk, és Port Angelesből átmentünk Takoma kikötőbe, hogy kirakjuk az érc maradványait. Egész éjjel úton voltunk a révkalauz kíséretében. Délelőtt 10 órakor hajónk a horgonyzóhelyen állt. Megérkeztek a vámosok és a kikötői hatóságok. Minden simán, bonyodalom nélkül ment. Az egész legénység különleges kártyákat kapott, amelyek az amerikai parton való tartózkodás alatt hivatalos dokumentumként szolgálnak. Elkezdődött az érc kirakása.

Kirakodás után hajónknak a Columbia folyó mellett levő Portland kikötőbe kellett mennie. A Columbia zátonya veszélyes. A hajózóvíz a folyón keskeny és kanyargós. Természetes, hogy hibás kormánnyal nem vállalkozhattunk az útra.

Minden aggodalmamat közöltem a kapitánnyal, Alekszandr Pavlovics Bocsekkal, az ismert sarkkutatóval. Ő volt itt a „kikötő rangidős".

Kértem, hogy mielőtt Portlandbe indulnánk, a búvár szemlélje meg a hajót. Alekszandr Pavlovics azonnal hozzájárult. A búvárszemle ésszerű elővigyázatosság volt. Martiszov mérnökkel, aki a szovjet megbízottak között Seattle-ben dolgozott és Nyikolaj Jakovlevics Brizginnel, Bocsek helyettesével visszatértünk Takomába.

Martiszov mérnök azonnal a kormányfülkébe ment és bekapcsolta a kormány elektromos vezetékét. A kormányt jobbra, majd utána balra fordította és az működött.

– Garantálom, hogy szerencsésen megérkeznek Portlandbe – mondta Martiszov. – Nyugtalansága alaptalan, kapitány.

Indulatba jöttem – túl frissek voltak az út emlékei:

– Ismétlem, amíg meg nem tudom a kormány beszorulásának az okát, nem indulok el Takomából. Így is eleget kockáztattam.

– A búvárok drágák.

– A Diesel-hajó meg az emberek drágábbak.

Végül kiverekedtem a kormány és az egész víz alatti rész megszemlélését.

A hajón megvacsoráztunk és beszélgettünk.

Kiderült, hogy Nyikolaj Jakovlevics Brizgin első tiszt volt a „Majkop"-on (kapitánya Anatolij Vasziljevics Levcsenko), amelyet japán bombázógépek 1941. december végén Mindanao-sziget partjainál megrongáltak.

– Az egyik bomba a kormányfülkébe és a rádiós kajütbe csapódott be. Jevgenyij Gyianov rádiós karosszékében, a morzebillentyű mellett meghalt. Én megsebesültem. A repeszdarabok még öt embert megsebesítettek a legénységből.

– Hogy került Mindanaóba? Hiszen az a Fülöp-szigeteken van?

– A jávai Surabayából visszatérőben voltunk Vlagyivosztokban és közben kitört a háború. A japánok hadat üzentek Amerikának, Angliának és Hollandiának.

– De Japán ellenünk nem viselt háborút?

– Mi szintén ezt gondoltuk, hiszen a hajó farán ott lobogott a Szovjetunió zászlaja és a fedélzetre is zászlókat festettünk, hogy a pilóták felülről láthassák. De mindez nem használt. Többször bombáztak bennünket.

Elhallgattunk. Hány ilyen eset fordult elő a Távol-Keleten.

– A legrémesebb – mondta Nyikolaj Jakovlevics – a büntetlenség. Kapitányunk minden tőle telhetőt elkövetett, kitért a bombák elől, állandóan manőverezett. Ma is dühbe gurulok, ha a japán pilótákra gondolok, akik hidegvérűen semmisítették meg a fegyvertelen embereket.

– A tartályhajó elpusztult?

– El. A bombázás után súlyos állapotban volt, minden percben elsüllyedhetett. A kapitány Mindanao-sziget déli partja közelében horgonyt vetett. Másnap a japánok ismét megjelentek, és dühödten bombázták a lehorgonyzott, sérült hajót. De akkor én már a parton, kórházban voltam.

1941. december 26-án a „Majkop" középen kettétört és elmerült. A legénység mentőcsónakon a partra evezett.

– Hogyan bántak magukkal, hajótöröttekkel a helyi hatóságok? Hiszen ott amerikai csapatok is voltak.

– Megvallom őszintén, a hatóságok szívélyesen fogadtak. De senki sem tudott bennünket hazaküldeni, mert folyt a háború. De amikor 1942 májusában megérkeztek a japán hódítók, elkezdődtek a megaláztatások. Még tettlegességre is sor került. Még a kapitánynak is ki kellett tapasztalnia a japánok pimaszságát. Egyszer egy katona megütötte őt és megpróbálta erőszakkal lehajtani a fejét, mert úgy látta, hogy a kapitány nem elég tisztelettudó egy hadnaggyal szemben. Undorító ennivalót adtak, gyakran előfordult, hogy az ételben üvegszilánkokat találtunk.

A japánok az egész legénységet egyenként kikérdezték. Megpróbáltak valakitől olyan nyilatkozatot kicsikarni, hogy a „Majkop"-ot amerikaiak süllyesztették el. Szigorú magatartási szabályokat írtak elő és figyelmeztettek bennünket, hogy a legkisebb kihágásért „bevetik a pofánkat". Tengerészeink méltóképpen viselkedtek. A kapitány parancsait feltétel nélkül végrehajtották, s bárhogy fondorkodtak is a japánok, a kihallgatásokon senki sem írt alá elferdített vallomást.

Késő este elkísértem Brizgint Seattle-be. Amikor visszatértem, elhatároztam, hogy végigjárom a hajót. Úgy tűnt, mintha elvarázsolt országban lennék. Társaim, az őrségben levők kivételével, mélyen aludtak. Sok nap után először aludtak levetkőzve, vetett ágyban. Minden kajütből erőteljes horkolás hallatszott.

Mennyire fáradtnak kell lennie a tengerésznek, ha egy külföldi kikötőben nem megy ki a partra . . .

A búvárok, miután nyílást vágtak a kormány üreges lapátjában, felfedezték, hogy a csapágy három bronzcsavarja leszakadt, és végük kiáll a lapát és a kormánytőke között. Rázkódáskor bármelyik működésképtelenné tehette a kormányt. Ez volt a beszorulás oka. Jó, hogy nyakas voltam és kiverekedtem a kormány megvizsgálását.

A búvárok kivették a bronzcsavarokat. Emlékbe megtartottam őket azzal, hogy majd jók lesznek Vlagyivosztokban. Az ilyen tárgyi bizonyítékok mindig nagyon meggyőzően hatnak.

Az ércet gondosan kirakták az utolsó lapátig. Lemérték és kiderült, hogy 856 tonnát szállítottunk belőle Amerikába.

Megérkeztek a kikötői hatóságok, hogy lebonyolítsák az indulás formaságait. Seattle-be megyünk, hogy üzemanyagot vegyünk fel. Az út odáig 4 óra hosszat tartott. Révkalauz kísért bennünket. Az üzemanyagot 55 perc alatt felvettük. Az adott jelre megindultunk, hogy kifussunk a tengerre. Január 20-án este 10 órakor az odaérkező motorcsónak felvette a révkalauzt, és irányt vettünk a „Columbia" úszó világítótoronyra. Az út alig egy napig tartott. Az idő gyönyörű volt, a hajózás, mint mondtuk, olyan, mint az „üdülés".

A hajó körül egész úton röpködtek a sirályok. Itt szokatlanul sok van belőlük. Az emberektől egyáltalán nem félnek, mintha csak tudnák, hogy minden ország tengerészei között érvényes az a szokás, hogy ne bántsd a sirályokat. A tengeri madárnak éles szeme van: az üres gyufaskatulya után nem megy, de ha az ember egy ízletes falatot nyújt neki, akkor a fehér szárnyú madár körözni kezd – egyre közelebb és közelebb köröz, míg végre kiragadja zsákmányát a tengerész kezéből.

Az úszó világítótorony jól látható. Közeledik felénk a révkalauz csónakja, fehér csillagos lobogó leng felette. Hajónk leállítja gépét, és a leeresztett lépcsőn egy tengerésztiszti egyenruhát viselő sovány, életörömet sugárzó ember kapaszkodik fel.

A szokásos hivatalos kérdések után örömmel mondja:

– Hallotta kapitány, hogy hadseregünk az arcvonalon újabb győzelmeket aratott és a németeket ismét alaposan elpáholta?

A révkalauz egy csomag friss újságot és folyóiratot nyújt át – ez a szokás – és a kormányfülkébe menve váratlanul oroszul kezd vezényelni:

– Teljes sebesség, jobbra.

A mi motoroshajónk korántsem az első, amelyet ez a révkalauz vezet. És sikerült neki néhány orosz vezényszót jól elsajátítania.

A hajó befutott a nagy amerikai folyó torkolatába. Amikor áthaladt a homokzátonyon, a révkalauz az alacsony partra és a számtalan sekély helyre mutatva így szólt:

– Különböző időben itt pusztult el hetven hajó, ezeket belepte a homok, köztük nemrég egy szovjet gőzös is, a „Vaclav Voronszkij".

Erről a szerencsétlenségről még Vlagyivosztokban hallottam. A tengerészeti felügyelőségen a kikötőben horgonyzó hajók kapitányaival közösen tárgyalták. Emlékszem, a szerencsétlenséget igen kü-

lönösnek tartottam. A „Vaclav Voronszkij", ez a nagy hajó a folyóról megrakva kifutott a tengerre. Astoria kikötőben fedélzetére vette a tengeri révkalauzt, aki a hajót a zátonyon keresztül a kijárathoz vezette. Az amerikai azt mondta a kapitánynak, hogy a zátonyon való áthaladáshoz kedvező az időjárás. Amikor a hajó elhagyta a tizedik bóját és túl volt minden veszélyen, a révkalauz elhatározta, hogy visszafordul és vissza is fordult a maga akaratából, anélkül, hogy a kapitánnyal megbeszélte volna.

– Jobb visszatérni Astoria kikötő horgonyzóhelyére – mondta a kapitánynak. – Az idő miatt.

Igaz, a tenger felől növekedett a hullámzás, viszont a másik oldalról előtte nagy mélységek voltak, az óceán. És mintha semmitől sem kellett volna félni. A kapitány azonban a révkalauz tapasztalataira hagyatkozva beleegyezett. De késő is lett volna tiltakoznia: a hajó már megindult visszafelé. Az történt, hogy a „Vaclav Voronszkij" letért a biztos útról és egy keskeny helyre került. Beállt a sötétség. A dagály, a szél és a hullámzás a hajót egy homokpadra sodorta, és néhány óra múlva három darabra tört.

Vajon lelkiismeretes ember volt ez az amerikai? Engem a „Vaclav Voronszkij" szerencsétlensége óvatossá tett, és igyekeztem alaposan tanulmányozni az előttem álló utat.

Egyre gyakrabban találkoztunk különböző színűre festett vitorlás és motoros halászhajókkal. A fedélzetükön levő emberek sapkájuk lengetésével üdvözöltek bennünket.

A révkalauz figyelmeztet:

– Most a karanténállomásra megyünk. A doktornak a fedélzetre kell jönnie. Az öreg már elmúlt hatvanéves. A parádés lépcsőt szíveskedjenek leereszteni neki. Hiszen pokoli nehezen kapaszkodik fel a viharhágcsón.

A vidám ősz öregember – a karantén orvosa – óvatosan kapaszkodik fel a lépcsőn. Gyorsan végez a szükséges okmányok aláírásával, szívélyesen búcsút vesz tőlünk és elhagyja a fedélzetet. Még néhány órás út vár ránk a nagy, kanyargós folyón, a festői partok között. A partokon elszórtan háztetők tarkállanak. A térképen meglátam, hogy az egyik mellékágát Russzkijnak hívják. A régi időkben itt is jártak oroszok.

Egy éles fordulat után feltárul előttünk a kikötő. Megkerüljük a nevezetes dokkokat, ahol óriási óceánjárók állnak.

A parton elszórtan a „Standard Oil" óriási tartályai hevernek. Szemünkbe ötlenek a rikító amerikai reklámok. A kikötőben rengeteg hajó. Köztük sok a Szovjetunió zászlaját viseli. Ezeknek a hajóknak az előárbocára nemzetközi szokás szerint a barátság jeléül amerikai zászlót vontak fel. Az emberek a parton és a hajókon, amelyek mellett elhaladtunk, élénk taglejtésekkel üdvözlik a szerencsésen kikötőt ért szovjet hajót. Ez az üdvözlés nem véletlen. Az Egyesült Államok – tengeri hatalom. Ott óriási a kereskedelmi flotta jelentősége. Az amerikaiak ismerik a tengeri szolgálat nehézségeit. És tisztelik a tengerészeket.

Hajónk kiköt. És ismét szilárd talajt érzünk lábunk alatt, ezúttal Oregon államét.

Üdvözlet a szilárd földre való szerencsés megérkezés alkalmából

Még le se eresztettük a hágcsót a kikötőhelyre, a szomszédos hajókról oroszul máris izgatott kiáltozás hallatszik:

– A szerencsés megérkezés alkalmából üdvözlünk benneteket, fiúk!

– Adjátok át az üdvözletet a főgépésznek.

– Hogy érzi magát Szerjozsa Lukjancsikov? Várjon vendégségbe.

Kiderült, hogy hajónk két szovjet gőzös mellé állt be a kikötőhelyre. A mellettünk álló hajó fara megtelt tengerészekkel. Ezek ismerőseik nevét kiabálták, azok pedig azonnal megjelentek a fedélzeten, hogy kölcsönösen üdvözöljék egymást barátaikkal és elmondják az újságokat. A különböző kereskedelmi hajókon dolgozó tengerészbarátok ritkán találkoznak kikötőben: a tengerészélet örökösen ide-oda veti őket, a földkerekség legtávolabbi zugaiba. És ha valahol a tengeren túl sikerül találkozniuk a barátoknak, ez nagy esemény számukra.

A hágcsón felkapaszkodtak a kikötői hatóságok képviselői. Elöl a vámhivatalnok. A mi haditengerészetünk egyenruhájára emlékeztető kék egyenruhát visel.

Az összes szükséges formaságokkal úgy 20–30 perc alatt végeztünk, és az amerikaiak elindultak, hogy megtekintsék a szovjet motoroshajót. Az amerikaiak érdeklődését, mint máskor is, most is felkeltették a hajón dolgozó nők – az orvos, a szakács, a pék, a büfésnő és a takarítónő.

Varvara Andrejevnát, fürge és kedves büfésnőnket, aki szívélyesen fogadta a vendégeket, az amerikaiak elhalmozták bókokkal. És mégis hitetlenkedve kérdezgettek bennünket:

– Nők a hajón? Nem kapnak tengeri betegséget? Jól dolgoznak? Nem fordulnak elő szerencsétlenségek?

A kérdések – amelyek a szovjet emberek számára néha egyenesen furcsák – egymás után tucatszámra követik egymást. Régi tengerészhiedelem szerint a nők – akik kereskedelmi vagy hadihajóra cseppennek – szerencsétlenséget hoznak rá a tengeren . . .

– Igen – feleltük nem minden büszkeség nélkül –, jól dolgoznak. És szerencsétlenségek nem fordulnak elő gyakrabban nálunk, mint más hajókon.

Néhány tucat napig tartó út, viharok és kényelmetlenségek után partra szállni – ez az, amit minden tengerész türelmetlenül vár. Takoma kikötő, ahol a szo szoros értelmében néhány óra hosszat álltunk, nem jött számításba.

A kajütökben a tengerészek különös gonddal borotválják arcukat – készülnek a partra. A motorkezelők kemény kefével kíméletlenül súrolják kezüket, megpróbálják megtisztítani a gépolajtól. A hajóládákból előkerülnek a kivasalt és kitisztított öltönyök.

De vége a készülődésnek, és a tengerészek csoportosan leereszkednek a lépcsőn. Az amerikai kikötőmunkások azonnal körülveszik őket. Elkezdődnek a barátságos vállveregetések, kölcsönösen kérdésekkel halmozzák el egymást.

Lenyűgöző látvány a kikötő képe. Itt minden folytonos mozgásban van. A kikötő felett sokszólamú zaj: a gőzcsörlők zakatolása egybevegyül a vontatók kürtölésével és a rakodómunkások kiabálásával. És e sajátságos kíséret mellett az óriási ládák, bálák és vas-

csövek ezrei cikáznak a levegőben, erős kötélen himbálóznak, hogy egy perc múlva eltűnjenek a hajók gyomrának sötét üregeiben.

A daruk karjai óriási kézként hadonásznak a levegőben a kereskedelmi hajókon. A folyó mindkét partján végtelen sorban állnak a hajók. Az árbocok és a daruk karja remegő fekete árnyként tükröződik vissza a vízben. A rengeteg targoncától és tehergépkocsitól alig férni a kikötőben. Egymást érik a raktárak. És az óriási ládák, fémhegyek, gépkocsik, bálák és zsákok első látásra véletlen összevisszaságában megállás nélkül ide-oda cikáznak a fürge villanytargoncák és tolatómozdonyok. Ez utóbbiak menet közben kíméletlenül kongatják harangjukat: Amerikában a mozdonyoknak a gőzsípon kívül harangjuk is van, amelyeket a mozdonyvezetők rendszerint használnak is.

Amikor a folyó mögött lebukik a nap, a kikötőt elönti a hatalmas fényszórók fénye és teljes gőzzel folyik tovább a munka.

Ide, Portlandbe, az Egyesült Államok korántsem a legnagyobb kikötőjébe, az ország különböző részeiből érkeztek rakományok. A raktárakban összezsúfolt roppant ládák tarkálltak a vörös, fekete és zöld feliratoktól, amelyek feltüntették a feladási helyet. Gyakran ismerős címekkel is találkoztunk.

A kikötőben szigorúan ügyelnek a rendre. Egy vörös plakáton – amelynek háttere egy óriási cigaretta – lángban álló épületek, hajók és emberek. A szöveg rövid és kifejező: „A dohányzás – szabotázs!"

Esteledik. A Nap sugarai végigsiklanak a folyón és ez a nappal piszkossárga égitest rózsaszínűre változik. A kihunyó nap hátterében a folyót merészen átívelő számos híd feketének és finomnak látszik, mintha szénnel pontosan kirajzolták volna. A folyó közepén egy kis vontató küszködik. Nem két lapátkereke van, mint a volgai gőzhajóknak, hanem csak egyetlen, széles kereke, a farán. A vontató tompa orrával egy óriási uszály farának támaszkodik és előretolja.

Egy óriási óceánjáró hajó mozog lassan. Közeledik a hídhoz. Úgy látszik, hogy még egy pillanat és a hajó kéménye beleütközik a hídba, eltörik és kész a szerencsétlenség. De nem, a híd közepe hirtelen felemelkedik, úgy, ahogy régen a lovagvárak hídjai, és a hajó szerencsésen folytatja útját.

Figyelmünket akaratlanul is felkeltik egy vidám katonainduló hangjai. Látjuk, hogy a kikötőben sok ember áll egy új hajó oldalá-

nál, amelyen látszik, hogy éppen most hagyta el a dokk csúsztatóit. Csodálatosan ki van pingálva fehérre, feketére és zöldre - álcázó ruhát kapott. A hágcsón több tucat ember kapaszkodik fel a hajóra: fekete ruhás és keménykalapos öregek, középkorúak az elmaradhatatlan szalmakalappal és csokornyakkendővel, ünneplő ruhás leányok, már nem egészen fiatal nők és gyermekek.

– Mi történik itt? – kérdezzük egy amerikaitól.

– Ez egy katonai szállítóhajó, és első útjára megy, a hadszíntérre. És az öregek eljöttek, hogy megnézzék a hajót, amelyen fiaiknak hajózniuk és harcolniuk kell.

Nemsokára az összes hozzátartozók lejöttek a hajóról a kikötőbe. A zenészek még hangosabban kezdték fújni klarinétjaikat és trombitáikat. És a hajó a parton álló emberek üdvrivalgása közepette lassan eltávolodott a kikötőhelyről. Az öregek még sokáig integettek kalapjukkal, a lányok pedig csókot intettek.

A dokk, amelybe hajónk javítás céljából beállt, fából készült. Szerkezete csodálatosan egyszerű volt. Egy óriás méretű elsüllyesztett láda, vastag kettős fenékkel. Amikor a hajó beállt a dokkba, a ládából kiszivattyúzták a vizet, úszott és a hajó szilárdan állt a dokk fenekére erősített gerinctámasztékokon. A dokk egyszerű szerkezete ellenére elég tekintélyes méretű hajók befogadására volt képes. A szomszédos „ládában" egy repülőgép-anyahajó állt javításban – egy magas, büszke vonalú hajó, frissen festett oldalain csillogott a festék.

Elhangzott a dokkmester vezényszava. Zúgva elkezdődött a víz kiszivattyúzása a „ládából". Fából készült falai egyre jobban kiemelkedtek a vízből, a dokk felemelkedett. Az amerikai munkások nem vesztegették hiába az időt: ahogy a hajó alól eltakarodott a víz és oldalai szabaddá váltak, letisztogatták róla a kagylókat és a különféle lerakódásokat. Ahogy a harcoló katona sebforrásai vagy a harckocsi páncélján a horzsolódások tanúsítanak, éppúgy ezek a kagylók és rárakódások tanúsították, hogy a hajó sokáig szántotta a tengerek és az óceánok hullámait.

Úgy egy óra telhetett el és a hajó szilárdan állt a száraz dokk gerincbakján, mintha csak műtőasztalon lenne. Még néhány óra és oldalait beállványozzák. A légkalapácsok kíméletlenül kopácsoltak és sercegtek a villanyhegesztők. Amikor a hajófenékre került a sor,

amelynek igen nagy szüksége volt a javításra, a hajó oldalához óriási gerendákat támasztottak, a fenék alól pedig kihúzták a gerincbakokat és a hajó mondhatni a levegőben függött – ugyanúgy, mint a gólyalábon álló ember.

Másnap az amerikai mérnökkel leszálltunk a dokkba, hogy megvizsgáljuk a hajó fenekét. Ez igen siralmas látvány volt: félig leszakadt és különböző irányba elhajló, felül meghegesztett vaslemezek. A Szovgavanyban végzett javítás gyakorlatilag semmit sem ért. A hajófenék ugyanolyan lyukas volt, mint a szerencsétlenség után.

Az amerikai végigment a fenék mellett, megnézte a lékeket, megérintette a repedéseket. Aztán rám nézett.

– Világos a kép, uram? – kérdeztem.

– Világos. Egyet nem tudok megérteni: hogyan jutottak el Vlagyivosztokból Amerikáig és még valami rakományt is hoztak? A Bering-tengeren el kellett volna süllyedniük. Mondja, milyen idő volt a Csendes-óceánon? Januárban az nem szeret tréfálni a tengerészekkel.

– Orkán erősségű szél és kilenc ballos hullámzás.

– Ilyen csak a bolsevikokkal történhet meg, de ez is csak minden száz évben egyszer. Különös, hogyan bírta ki a hajótest?

– A leningrádiak erős hajókat építenek.

– Én önt kétszeresen is üdvözlöm abból az alkalomból, hogy megérkezett az Egyesült Államokba. Azt hiszem, hogy újraszületett... A fenéken ötven lemezt, vagy még többet is ki kell cserélni, és ugyanennyi fenékbordát is. De most menjünk és beszéljünk a javításról.

Meleg napok következtek. Az amerikaiak nem húzták-halasztották a javítást.

Hajónkon a fő embernek bizonyult a művezető, aki a fedélzeti részen mindenért felelt. Egy kis notesszal érkezett. Nem volt nála semmiféle javítási jegyzék, de még csak aktatáska sem. Az első tisztttel együtt végigjárta a hajót és közben be-bejegyzett valamit a noteszébe. Egyúttal színes krétával mindent megjelölt, ami javításra szorult. Körülbelül ugyanígy állt a dolog a gépházban, Viktor Ivanovics Kopanajevnál is.

Reggel hajónkon bádogtáskával a kezükben megjelentek a mun-

kások – ebben hozták magukkal reggelijüket – és gyorsan mindenki a helyére ment.

A hajón párhuzamosan többféle javítást végeztek, azzal a szándékkal, hogy mindent egyidőben fejezzenek be és ne csússzon el az egész hajó javításának a határideje.

Szeretném megjegyezni, hogy az amerikai munkások többsége, akikkel találkoztam, munkáját lelkiismeretesen végezte és a híres amerikai hozzáértéssel dolgozott. Az amerikaiak nagyon a szívükre vették a világ frontjain lejátszódó eseményeket és különleges figyelmet tanúsítottak irántunk, szovjet tengerészek iránt.

Rosszul aludtam. Egész éjjel hajónk következő megrongálódott aljáról álmodtam. Felébredtem és hosszú ideig feküdtem nyitott szemmel.

Eszembe jutott, hogy Nyikiforov első tiszttel a szovgavanyi dokkban hogyan szemléltük meg a hajó megcsonkított hasát.

– Nem olyan szörnyű, Konsztantyin Szergejevics – hajtogatta –, nem olyan borzasztó. Sokkal szörnyűbbnek gondoltam.

– De bizony szörnyű, a fenék egyharmada aggasztó – mondtam és erős villanylámpával megvilágítottam a fekete repedéseket és a kitüremkedő fenékrészeket.

Visszagondoltam az egész szovgavanyi históriára. Bosszantó. Felgyújtottam a villanyt és bementem a dolgozószobámba. Elővettem egy dossziét, amelyben táviratok, a búvárszemlék okmányai és a hajónk javítására vonatkozó szakértői vélemények voltak. Hosszú ideig lapoztam a papirosok között.

Évek múltán úgy gondoltam, hogy ez a kemény, viszontagságos út segített kapitányt csinálni belőlem: jó iskola volt. Később sohasem alkudtam meg lelkiismeretemmel, és ha a szerencsés utazás érdekében szükségesnek tartottam valaminek az elvégzését, ezt minden erőmmel kiverekedtem.

Természetesen a tengerészgyakorlat minden esetére nehéz az embernek rögtön összeszedni az eszét, de azt gondoltam, ha már egyszer szenvedni kell, akkor az ember inkább a saját ostobasága miatt szenvedjen, mint a másoké miatt.

A régi bölcsesség azt mondja, hogy a tenger nem taníthat rosszra. A tenger az emberek millióit izgatja és csábítja. A tenger erős és

rettenthetetlen embereket nevel. Már sok reményt nyelt el, de ő maga a remény. Az óceán még akkor is, ha haragszik, lehetőséget ad az embernek arra, hogy kitapasztalja saját erejét.

Reggel 10 órakor amerikai mérnökök jöttek a fedélzetre. Közölték, hogy hajónkat a javítással egyidejűleg átszerelik mozdonyok szállítására.

– Kapitány – mondta egy vörös hajú, magas amerikai –, a maga hajójának gyomrába és fedélzetére tizennyolc nagy mozdonyt szándékozunk rakni a szerkocsival együtt. Mi a véleménye, lehetséges ez?

– Meg kell gondolni, adják át számításaikat.

– Természetesen – felelte a vörös hajú amerikai, s aktatáskájából elővett egy csomó írást és átadta. – Úgy gondoljuk, hogy erősen kiszélesítjük a kettes és a négyes fedélzeti nyílást – tette hozzá, s megvárta, hogy futólag átnézzem a rajzokat és a számításokat. – Maguknak itt egy hétre való munkájuk van, kapitány, hogy csak tájékozódjanak, mi mire való.

A beszélgetés három óra hosszat tartott, s ebből láttam, hogy alapjában véve minden számítást elvégeztek. Természetesen megértettem, milyen nagy jelentősége van a mozdonyoknak a fasisztáktól feldúlt hazám számára. A háború még folyik, hadseregünk feltartóztathatatlanul megy előre. Mennyi rakományt kell naponta a mozgó emberfolyam után küldeni!

Hajónk alkalmas mozdonyok szállítására.

Vasziljevszkijjel, az első tiszttel együtt egész éjjel tanulmányoztuk az amerikaiak által nálam hagyott rajzokat és számításokat. Okos embereknek látszottak és mindenre gondoltak.

Mintha nem is lenne olyan bonyolult egy nagy teherbírású hajóra 18 mozdonyt és szerkocsit felrakni, hiszen ezek súlya összesen 1800 tonna. Elhelyezésük azonban nem látszott egyszerűnek. Ahhoz, hogy mozdonyokat lehessen a hajó gyomrába berakni, mindenekelőtt ki kell szélesíteni a fedélzeti nyílásokat és ez a bonyolult művelet meggyengíti a hajótestet. Ezért a tervezők fő feladata az volt, hogy megerősítsék a hajótest gyenge helyeit anélkül, hogy a hajó gyomrának befogadóképességét csökkentenék.

Ezt a feladatot az amerikaiak jól oldották meg, és a hajótest, ahogy Pjotr Nyikolajeviccsal láttuk, talán még erősebb, mint azelőtt.

Ahhoz, hogy a fedélzeten tíz mozdonyt és szerkocsit el tudjunk he-

lyezni, a mérnökök azt javasolták, hogy különleges kereteket készítenek, amelyek a fedélzeti nyílás szintjén helyezkednek el. Ezek a nagyon erős, kettős T profilú vasgerendákból készült keretek a főfedélzetbe beeresztett oszlopokon nyugszanak. Ily módon hajónknak nemcsak a sebeit kell begyógyítania, hanem minőségileg is újjá kell születnie. A javítás és átalakítás után nemcsak „fát szállító", hanem „mozdonyszállító" is lesz a szakmája.[1]

Az amerikaiak V. I. Nyeganov szovjet mérnökkel közösen sok munkát fektettek be hajónk és más azonos típusú hajók mozdonyszállításra való átalakításának a tervébe. Az első azonban, aki ilyen munkát végzett, Alekszej Nyikolajevics Krilov akadémikus volt.

1922-ben Szovjet-Oroszország kormányától megbízást kapott arra, hogy szerezzen több hajót és ezeket alakítsa át ezer mozdony szállítására. Nem mondom el az egész történetet. A legfőbb az, hogy kiválóan megbirkózott a feladattal. A. N. Krilov útmutatása alapján 73 tonnás mozdonyokat (összeszerelt állapotban) szállítottak hajók gyomrában és fedélzetén. A „Maszkinozs" és „Megyiprenzs" gőzösökre 20–20 mozdonyt és szerkocsit raktak.

Krilov akadémikus eljárása az amerikai tervtől abban különbözött, hogy az ő hajói a miénknél jóval nagyobbak voltak és csak mozdonyok szállítására tették alkalmassá őket. És a mozdonyok súlya is 20 tonnával kevesebb volt. Krilov akadémikus hajóit teherbíró-képességüknek csak körülbelül egyharmadáig használták ki, a mi hajónkat pedig négyötödéig, ami háborús időkben nem kis szerepet játszott. A szállítások körzete 1922-ben lényegében a Balti-tenger kikötőire korlátozódott. Az A. N. Krilov előtt álló feladat általában nem volt ilyen bonyolult. Ámde a mozdonyok és a szerkocsik elhelyezését a hajó gyomrában és a fedélzeten, továbbá a sínek elhelyezését a hajó gyomrában, valamint a mozgó keresztirányú platformokat Krilov akadémikus már abban az időben javasolta és ez elvileg nem sokban különbözött az amerikaiak által kidolgozott sémától. A mozdonyok küszöbönálló szállításával kapcsolatban eszembe jutott Krilov akadémikussal való találkozásom, aki úttörő volt e nehéz ügyben és elsőnek végezte el az idevágó számításokat.

[1] Rajtunk kívül még a következő motoroshajókat alakították át mozdonyok szállítására: „Makszim Gorkij" (kapitánya A. Polkovszkij), „Szevzaplesz" (kapitánya I. Karaszov) és „Komilesz" (kapitánya A. Borogyin).

1940-ben, amikor Leningrádban voltam, elmentem hozzá, a lakására. A magas, ősz hajú öregember, Alekszej Nyikolajevics barátságosan fogadott. Beszélgettünk, többek között a sarkvidékről is. Alekszej Nyikolajevics nagy elismeréssel nyilatkozott a „Georgij Szedov" jégtörő gőzös hajótestének kiváló tulajdonságairól.

– De ez a „Cseljuszkin" gőzös egészen másfajta – mondta. – Amikor a kezembe vettem rajzait, tíz perc elég volt ahhoz, hogy levonjam a következtetést. A hajótest gyenge. A hajót a jégnek már az első erős összezáródása szétnyomja: Így mondtam. De, amint látszik, már késő volt, és a „Cseljuszkin" elindult első útjára. Később azt hallottam, hogy egyes kapitányok nem értettek egyet véleményemmel... Pedig igazam lett.

Egy amerikai városban

Alighogy az első néhány szovjet tengerész elhagyta a kikötőt, az első mellettünk elhaladó gépkocsi hirtelen megállt. A volánnál ülő amerikai kihajolt az ablakon és kalapját udvariasan megemelve kérdezte:

– Orosz tengerészek? Vörös zászlócskát láttam sapkájukon. Oroszok?

Miután igenlő választ kapott, kijelentette:

– Elviszem magukat a városig, szálljanak be! Nem mindenkinek van olyan szerencséje, hogy igazi oroszokkal beszélhet, akik egyenesen Oroszországból jöttek – mondta befejezésül az amerikai.

A gépkocsiban azonban nem fért el mindenki. Néhány perc múlva, amikor a közelben levő megállóba begördült a hosszú, világossárga autóbusz, a lemaradt többi tengerész gyorsan felszállt rá.

Az autóbusz robog a város felé. Előtte az aszfaltút széles fekete szalagja, amelyet fehér záróvonal oszt ketté. Az autóbusz ablakai mellett kis házak, kertek, óriási reklámok, benzinkutak suhannak el. Az út szélén plakátok, amelyek a gépkocsivezető lelkiismeretére apellálnak: „Takarékoskodj az üzemanyaggal!" „Ne feledkezz meg gépkocsid gumijainak kíméléséről!"

Az autóbusz az előváros utcáin robog. A fák örökzöld lombozata között földszintes és egyemeletes szabványtípusú kertes házak. Majdnem a város egész lakossága itt él. Magában a városban főként hivatalok vannak – irodák, intézmények, üzletek, szórakoztató üzemek. Ezek három-négyemeletes épületek, amelyek közül nem egy több évtizede hűséggel szolgálja tulajdonosát. Felhőkarcolók nem láthatók, még „zseb-felhőkarcolók" sem.

A város utcái, különösen az üzleti negyedben, nem tűnnek ki tisztaságukkal: sok amerikainak megvan az a rossz szokása, hogy a csikkeket, a narancshéjat és a különféle papírokat ledobálja a földre. A központi sugárutak és utcák elég szűkek. Még jobban leszűkülnek amiatt, hogy a járdaszegélynél végtelen sorban állnak a gépkocsik. A csúcsforgalomban a hosszú ideig tartó forgalmi dugók megszokottak ebben a korántsem elsőrangú városban.

Sok ház ablakain kis ráragasztott papírlapok. A vörös keretes fehér papíron ötágú fekete csillagocskák: kettő, néha egy, néha három-négy. Megkérdeztük, mit jelentenek ezek a csillagocskák? Egy járókelő bőbeszédűen elmagyarázta:

– Az amerikai családok az üvegre ragasztott vagy az ablakban kifüggesztett papírra rajzolt csillagok számával tudatják, hány családtag van a hadseregben vagy a flottánál és védi a hazát.

Az utóbbi két év alatt az ország különböző részeiből sokan jöttek ide, hogy munkába álljanak a hajóépítő üzemekben és más, katonai megrendelésre dolgozó vállalatoknál. Az utcák népesebbek lettek: sokan ama százak és ezrek közül, akik előnyösebb munkát keresve beutazzák Amerikát, talán éppen itt, ezeken a helyeken találták meg azt, amit kerestek. És ezen az Amerika szélén elterülő városon végigsöpör a hadi „boom" (konjunktúra) szele. Mindenki ki akarja használni a mostani időt, amikor nincs munkanélküliség és emelkedett a munkabér, hogy összekeressen magának némi pénzt a szűkösebb napokra.

Valamiképp találkoztam egy már éltes amerikaival. Sok évig volt munkanélküli. Most ablaküveget mos. Hajlott kora és rossz egészségi állapota ellenére mindennap hajnali négy órakor kel és este hatig dolgozik.

– Most olyan időket élünk – mondja –, amikor naponta többször

annyit tudok keresni, mint azelőtt. Ki tudja, mikor akad megint ilyen lehetőség? Már összegyűjtöttem egy kis pénzt.

Este az utcák megtelnek sétáló emberekkel: az amerikaiak pihennek a munkanap után. Kigyúlnak az üzletek, a mozik és a szállodák reklámjai. Az amerikaiak, ha felnéznek rájuk, olyan színes fényreklámot látnak, mint régen, a háború előtti napokban, amely arról akarja meggyőzni őket, hogy „csak Chesterfield cigarettát szívjanak" vagy „igyanak Coca-Colát, amely a legjobban oltja a szomjúságot". De a háborús idő reklámjai is megjelentek. Arra kérik az amerikaiakat, hogy „vásároljanak hadikölcsön-kötvényeket". Arra intik őket, hogy „csak azt vásároljátok, amire szükségetek van". Vagy figyelmeztetik őket: „Fizessétek vissza régi adósságaitokat!" Késő este van, amikor visszatérek hajómra. Gondolataim messze járnak, ott, ahol rokonaimat és hozzátartozóimat hagytam, még mindig a háború tüzében égő hazámra.

Az amerikaiak háborús terheit semmiképpen sem lehet összehasonlítani a szovjet nép áldozataival. A hátországban maradt emberek ellátták a hadsereget mindennel, amire szüksége volt, két műszakban dolgoztak, szűk fejadagon, amely alig elég a létfenntartásra.

Reggel meglátogatott Manley S. Harris, a San Franciscó-i Motor Corporation elnöke és tulajdonosa, egy magas, rövidre nyírt, ősz hajú, idős ember. Reggeli közben megkérdezte tőlem:

– Hány viharos nap jut az átkelésre Portland és Vlagyivosztok között?

– Nehéz megmondani. Idefele egyetlenegy nyugodt napunk sem volt. De ez télen volt, és júliusban lehet, hogy egész másként van.

– Mozdonyokat fogok az ön hajójára erősíteni és szeretném ismerni azokat a feltételeket, amelyek közepette azok eljutnak az ön hazájába.

– Hogyan fogja felerősíteni őket?

– A szokásos módon, drótkötéllel.

Képzeletemben megjelent a Csendes-óceán, a legutóbbi átkelés alatt.

– Úgy vélem, ez nehéz, nagyon nehéz lesz. Sőt, lehetetlen – feleltem.

Harris elnevette magát:

– Nyugodjék meg, kapitány, ez tréfa, a rögzítés erős lesz. Kigon-

doltam egy eredeti módszert. A tartórudak kéthüvelykes gömbölyű rudak lesznek. A mozdonyokat úgy fogom rögzíteni, hogy még harminc, sőt harmincöt fokos dőlés mellett se mozduljanak. Nézze csak!

Harris aktatáskájából elővett néhány kék papirosra készült rajzot és megmutatta őket:

– Az én rögzítéseim minden oldalról 1 millió 400 ezer fontos ütést vagy nyomást bírnak ki. Kilenc lesz. A fedélzeti rögzítésre kovácsolt kampókat használok.

Az amerikai elhallgatott, amikor észrevette, hogy a rajzokat nézem.

Így is, úgy is felbecsültem: a maga nemében minden alaposan átgondolt.

– Úgy néz ki, mintha minden jó volna, Mr. Harris, de még egyszer átgondolom számításait.

Más megoldást nem tudtunk javasolni. De ellenőrizni kell a dolgot. Szárazföldi emberek eszelték ki, a mozdonyokat azonban mi, tengerészek szállítjuk, és a mi figyelmünktől függ mind a rakomány szerencsés elszállítása, mind a saját életünk. Ha csak egyetlenegy mozdony rögzítése is meglazul és az viharos időben lötyögni kezd, aligha sikerül megmenteni a hajót a pusztulástól.

Harris figyelmesen nézett rám, és feltehetően azt találgatta, hogy mire gondolok.

– Értem. Természetesen, minden apróságot figyelembe kell venni. Mi a parton maradunk és puha ágyunkban nyugodtan alszunk, maguk pedig szállítják a mozdonyokat az óceánon át.

– Nálunk, a szovjetek országában van egy jó szabály – mondtam. – A bonyolult kérdéseket az egész legénység részvételével értekezleten vitatjuk meg. És most a matrózok és a gépészek is gondolkodjanak. Egy fej jó, de kettő még jobb.

Harris bólintott.

– Nagyszerű, kapitány. De nézze meg ezt az alátétlemezt – és a rajzra mutatott. – Ez a félgömb alakú alátétlemez sziiárd rögzítésnél bizonyos mozgást biztosít. A hajótest rezgésekor, a hullámok ütődésekor és a nagy dőlés esetén fellépő terhelések egyenletesebben oszlanak el a rögzítés csomópontjaiban.

A félgömb alakú alátétlemez szerepe hasznos volt. Természetesen a fedélzeti brigádnak sok munkát kellett befektetnie, ügyelni a rög-

zítésre a tengeren, de sem az első, sem a következő fordulóknál nem fordult elő a tartórudak és a rögzítési csomópontok sérülése. Múlt az idő. Megszólalt a csengő, a büfésnő ebédre hívott.

A társalgó-kajütben nálunk ebédelt a „Perekop" gőzös egyik gépésze. Vlagyivosztokban fél füllel hallottam a „Perekop" tragédiájáról. Most megtudtam a részleteket.

A hallottak megrendítettek. A fegyvertelen kereskedelmi hajót a Dél-kínai-tengeren japán repülőgépek támadták meg. A felvont szovjet zászlók ellenére a japánok kétszer bombázták a hajót. Még akkor sem hagyták abba a bombázást, amikor a hajó már süllyedőben volt. Több tengerész meghalt, néhányan súlyosan megsebesültek. Ezzel azonban nem ért véget a japánok gaztette. Amikor a süllyedő gőzösről tutajokon és mentőcsónakokban menekültek az emberek, egyesek pedig mentőmellényben a vízbe vetették magukat, a japánok géppuskatűzzel árasztották el őket.

Az életben maradottak Borneo közelében egy kis szigeten szálltak partra. A tengerészek között súlyos sebesültek is voltak. A süllyedő hajóról sikerült magukkal vinni 150 doboz konzervet és 2 doboz kétszersültet.

Nem írom le mindazokat a nélkülözéseket és nehézségeket, amelyeket a „Perekop" legénysége ezen a szigeten átélt. A tengerészek Robinson-életet éltek. Ruháikat is maguk varrták zsákokból.

Még rosszabbra fordult helyzetük azután, hogy a japánok elfoglalták a szigetet. Elkezdődtek a megaláztatások, a tettlegességek és a vallatás.

Amikor a japánok meggyőződtek róla, hogy ők valóban a „Perekop"-ról megmenekült tengerészek, eloldozták kezüket, de őrizet alatt tartották őket. Kínvallatással olyan vallomásokat szerettek volna kicsikarni a szovjet tengerészektől, hogy a „Perekop"-ot amerikai repülők süllyesztették el.

A „Perekop" menekültjei csak 1943 novemberében tértek haza a vlagyivosztoki kikötőbe. A tengerészek kivételes bátorsága és a „Perekop" kapitányának, Alekszandr Afrikanovics Gyemidovnak az önuralma lehetővé tette a „Perekop" legénységének hazatérését.

1944 februárjában alkalmam volt beszélgetni Leonyid Alekszejevics Razinnal, az Egyesült Államok nyugati partján működő szovjet

felvásárló bizottság egyik tagjával. Razin elmondta, hogy Los Angelesben nemsokára elkészül a „wind" típusú, „Szevernij vetyer" jégtörő. A szovjet kormány kérésére a lend and lease keretében átadják a Szovjetuniónak. A meglevő jégtörők nyilvánvalóan nem voltak elegendők, mivel az Egyesült Államokból nagy szállítások voltak kilátásban a Bering-szoroson keresztül nyugatra.

Leonyid Alekszejevics megmutatta az új jégtörő rajzait. Nagyon érdekeltek. Fő adatai: hossza 76 méter, szélessége 19 méter és merülése körülbelül 8 méter. Vízkiszorítása 5400 tonna. A hajógépek összteljesítménye 10 000 lóerő, a sebesség tiszta vízben óránként 16 mérföld.

Mindenekelőtt az ragadta meg figyelmemet, hogy a hajtógép Diesel-elektromos, amelyet első ízben alkalmaztak jégtörőn. A másik, ami feltűnt, a kevés vízkiszorítás. Ennek a vízkiszorítása – a „Kraszin"-nal azonos teljesítmény mellett – például csak fele akkora volt, mint a „Kraszin"-é. Azt gondoltam, hogy a jégtörő kis tömege nem teszi lehetővé, hogy a jégtáblák leküzdéséhez kifejtse a szükséges tehetetlenségi erőt. A Diesel-üzem azonban lehetővé tette, hogy hosszú időre ellássa magát üzemanyaggal. A kimerítő szénrakodásra nem volt többé szükség. Az ilyen jégtörő, amikor a jégtáblák között dolgozik, állandóan egész teljesítményt nyújthat, a fűtők nagy erőfeszítése nélkül.

A jégtörő teste teljesen hegesztett, és a rajzok alapján ítélve elég erős. És még egy érdekes részlet. A jégtörőnek két hátsó és egy orrhajócsavarja van. Az orrán levő csavart a csavartengellyel együtt a dokkban le lehet szerelni, amikor arra van szükség, hogy súlyos jégtáblák között nekifutásból, ütésekkel dolgozzék, például a Csukcstengeren.

„Nehéz lesz a gépészekkel – gondoltam. Minden jégtörő gépészünk gőzgépes. Itt pedig nemcsak Diesel, hanem elektromos rész is van, amihez komoly szakértelemre van szükség.

Leonyid Alekszejevicsnek arra a kérdésére, mi a véleményem az új jégtörőről, ezt feleltem:

– Sok a jó tulajdonsága, de van egy nagy fogyatékossága. A nehéz jégtorlaszok között rosszul fog dolgozni, rosszabbul, mint a mi jégtörőink. A mi fehér-tengeri jégtábláink között viszont felbecsül-

hetetlen értékű. Érdekes lenne tudni, hogy milyen vastagságú sima jéggel tud megbirkózni menetből?

Nemsokára megtudtam, hogy Jurij Konsztantyinovics Hlebnyikov kapitány a „Mikojan" jégtörőn – mely javításra szorul – érkezett az Egyesült Államokba és őt nevezték ki az új jégtörőre kapitánynak.

Az amerikaiak hajlandók még két ilyen jégtörőt adni: a „Szevernij poljusz"-t és az „Admiral Nahimov"-ot.[1]

Ma a Szovjetunióban sok nagy teljesítményű jégtörő van. A sarkvidéki óriások építésénél mi alkalmaztuk először az atomenergiát. A kb. 75 000 lóerő teljesítményű, új atommeghajtású „Arktika" nevű jégtörő akkor futott ki első útjára, amikor könyvemet befejeztem.

A tengerészklubban

Két héttel azután, hogy Portlandbe érkeztünk, az Egyesült Államok konvojszolgálatának tisztjei meghívtak klubjukba, hogy töltsem ott az estét. Minden klub egyforma: kávé, sör és természetesen Coca-Cola. De az, ami a tengerészklubban elhangzott, hosszú ideig megmaradt emlékezetemben és nagy szerepet játszott munkásságomban.

A dolog így történt: az Egyesült Államok hadiflottájának jó tulajdonságairól beszélgettünk.

– Nálunk élnek az angol flottának, a világ legrégibb és legjobb flottájának a hagyományai – mondta egy fregattkapitány, a rangidős a jelenlevők közül. – Sokat átvettünk tőle. Nagyszerű példa. De önöknél, oroszoknál, másként áll a dolog. Az önök flottája nem sokkal több, mint kétszáz éves. Mint tudjuk, Nagy Péter alapította. Előtte Oroszország teljesen szárazföldi hatalom volt. Természetesen – mondta, amikor észrevette, hogy ellentmondani készülök –, az orosz flotta sok nagy tettet vitt véghez és kiváló tengerészeket adott, de a hagyományok... A hagyományok évszázadok alatt alakulnak

[1] A háború után az Egyesült Államoktól kapott jégtörőket visszaadtuk.

ki. Az önök uralkodója a hollandoktól, a németektől és az angoloktól tanult...

Ön bizonyára ismeri azt a régi anekdotát, amelyet az angolok szeretnek elmesélni, hogy hangsúlyozzák fölényüket velünk, amerikaiakkal szemben? – folytatta a kapitány. – Egy chicagói milliomos Angliában megkérdezte egy kertésztől: „Hogyan növesztenek ilyen szép pázsitot? Ez biztosan nehéz?" – „Semmi sem egyszerűbb ennél – felelte a kertész. – Füvet kell vetni – a mag nálunk, Angliában kapható –, utána négyszáz évig rendszeresen nyírni, és maguknál is ugyanilyen lesz a pázsit."

– Így van, barátaim! – mondta befejezésül a fregattkapitány.

Akkor erre még nem tudtam válaszolni. Lehetetlen, gondoltam, hogy az orosz államban a hajózás csak Első Péter idejében jött létre. Eszembe jutottak a fekete-tengeri és konstantinápolyi hajóutak, meg az orosz poroszok.[1]

Ismereteimet csak a háború után sikerült kiegészítenem. Tanulmányt írtam az orosz hajózás történetéről. Sok mindent apránként kellett összeszednem. Ahogy gondoltam, az oroszok a legrégibb időktől kezdve hajóztak a déli és az északi-tengereken. És nemcsak hajóztak, hanem harcoltak is.

F. Jane angol történész a XIX. század végén ezt írta: „Általánosan elterjedt vélemény, hogy az orosz flottát viszonylag nem régen Nagy Péter teremtette meg, de a valóságban joggal tarthatjuk régebbinek az angol flottával. Száz évvel azelőtt, hogy Alfréd[2] megépítette az első angol hajókat, az oroszok elkeseredett tengeri ütközetekben vettek részt, és ezer évvel ezelőtt az oroszok voltak koruk legkiválóbb tengerészei."

Amikor ezeket a sorokat olvastam, eszembe jutott a portlandi tengerészklub és az amerikai fregattkapitány.

Tanulmányomban érintettem északi flottánk történetét.

Viszkovatov, az ismert történész az oroszok hajózásáról ezt írja: „Általában őseink a 11–12. században északon messzebbre mentek, mint Európa összes többi népe, még a normannokat is beleértve..."

Hát így áll a dolog! Északon az oroszok rakták le a hajózás új

[1] Az északi-tenger melléki területek lakosai.

[2] Nagy Alfréd – 849–900.

fajának – a jég közti hajózásnak – az alapját, és ennek elsajátítása révén nemcsak Európa északi részét és az Északi-Jeges-tengerben fekvő szigeteket, hanem Szibéria partvidékének jelentékeny részét is sikerült kikutatniuk.

A régi orosz tengerészek, egyárbocos ladikjaikkal és kocsaikkal (szántalpas hajó), mint már említettem, szerepet játszottak irodalmi munkásságomban. Több regényem foglalkozik az orosz flotta történetének kevéssé ismert fejezeteivel. A legutóbbi időkig folytattam munkámat ezen a területen.

Meghívtak, hogy vegyek részt egy újonnan épült „Liberty" típusú óceánjáró hajó ünnepélyes vízre bocsátásán. Egy új hajó vízre bocsátása – mindig zajos ünnep. Ezúttal is ünnepi gyűlésre jöttek össze az igazgatóság képviselői, a városi hatóságok emberei és sok meghívott. A hajó büszkén állt a szerelőállványokon, testén csillogott a friss festék. Vízre bocsátás előtt megtekinthettük. Tiszta fedélzet, a gőzgép új fémalkatrészei ragyogtak. A gépház rengeteg csöve különböző színűre festve: minden aggregátnak megvolt a maga színe. Amikor a hajót néztük, csodálkoztunk azon, hogy egy ilyen nagy alkotmányt kb. egy hónap alatt építenek meg. A háború előtt legalább egy év kellett volna rá!

A hajónál már ott állt a „keresztanya". Ez régi szokás Amerikában. Az illető hölgy rendszerint a cég igazgatójának vagy egy mérnöknek, egy művezetőnek, vagy munkásnak a felesége. Egy nagy csokrot nyújtanak át neki „okmány" kíséretében: „Lady XY ennek és ennek a hajónak a keresztanyja."

Elérkezik az ünnepélyes pillanat, amikor a hajót lebocsátják a szerelőállványról. A hajó előtt hosszú, színes szalag. Amikor a hajó csúszni kezd a bezsírozott talpon, a szalag elszakad és feltárulnak előtte a tengerek és óceánok azúrkék messzeségei.

Az ünnepség elnöke jelt ad: a hajó megmozdult, lecsúszott a fatalpakon, és a „keresztanya" a pezsgősüveget hozzávágta az oldalához.

Így zajlik ez le majdnem mindenütt a világon.

Néha azonban nem sikerül. Száz évvel ezelőtt, 1843-ban a „Great Britain" – az első vasból épült hajó – vízre bocsátásakor a „keresztanya" elhibázta a célt és az üveg a vízbe esett. Mondták, hogy ez az

ügyetlenség sokba került a hajónak. Gyakran zátonyra futott és végül szerencsétlenül járt, s a Horn-fok közelében elsüllyedt. Azóta egyes óvatos hajótulajdonosok a pezsgősüveget zsinegre kötik, és így az üveg okvetlenül a hajótesten törik szét.

Javításunk április 30-án befejeződött. A dokkban befejezték a hajó vízre bocsátásának utolsó előkészületeit. A dokkmester jelére a ciszternákba vizet engedtek és a fadokk lassan merülni kezdett. Még egy pillanat, és hajónk úszott. Kicserélték a hajó aljának sérült lemezeit, kiszélesítették a hajóűr zárónyílásait, és most könnyen beférnek rajtuk a mozdonyok. A fedélzet és a hajóüregek vasútállomásra emlékeztetnek: mindenütt sínek és váltók. A síneket szilárdan hozzáhegesztették a fedélzet és a hajóűr lemezeihez.

Huszadszor is ellenőriztek minden gépezetet, a főgépész figyelmes szeme a gép minden csavarját megvizsgálta.

Nagyon nyugtalanított bennünket a hajó menet közbeni stabilitása, mivel, mint említettem, a fedélzeten tíz mozdony lesz szerkocsival együtt, és mindegyikük több mint száz tonna. Hogy a hajó ilyen körülmények között megőrizze stabilitását az óceán hullámain, a hajóűrbe a mozdonyokon kívül még rakomány is kerül. A legnehezebb rakomány kívánatos – vasból és egyéb fémből készült tárgyak.

A dokk után a javítást és az átszerelést a horgonyzóhelynél kellett befejezni. Ott még egy hónapig álltunk.

A fedélzetre különböző holmikat szállítottak, amelyekre út közben szükség van. Hoztak festéket, drót- és kenderkötelet, mindenféle csavarokat és csavaranyákat, élelmiszert és munkaruhát. Mindent, amit átvettünk, figyelmesen megvizsgáltunk.

Azt, hogy az Egyesült Államokban vannak ellenségeink, természetesen tudtuk és erről nemegyszer meggyőződtünk.

Elmondom a mentőmellények történetét. Nyilvánvalóan arra számítottak, hogy a mellények minőségét senki sem ellenőrzi. Képviselőinknek nem voltak kételyeik a mellényeket illetően, és így a hajóra kerültek. Mi elhatároztuk, hogy mégis megvizsgáljuk őket, nem bízunk a látszatban: hiszen előfordulhat, hogy ezektől függ majd az életünk.

Az emberi élet tengeren való megóvására vonatkozó nemzetközi egyezmény szabályai előírják, hogy a mentőmellénynek édes vízben 7,5 kg vas terheléssel 24 óra hosszat a víz színén kell maradnia.

A szállított mellények közül kivettünk egyet, és kísérletet végeztünk vele édes vízben úgy, ahogy azt a szabály előírja. A mellény néhány perc múlva elsüllyedt. Ekkor vettünk egy másikat és terhelés nélkül a vízben hagytuk. Ez átitatódott vízzel és 47 perc múlva elmerült. „Kísérleti" medencénkbe egy harmadik mellényt is bedobtunk. Ez kissé hosszabb ideig – 1 óra 3 percig – maradt fenn és minden terhelés nélkül elsüllyedt.

Nesze neked mentőmellények!

Követelésünkre a mellényeket azonnal kicserélték parafából készült új mellényekre, amelyek teljesen megfeleltek a nemzetközi előírásoknak. De az amerikai mentőmellényekbe vetett hitünk megrendült és mindenesetre megtartottuk régi, leningrádi mellényeinket.

Nem tudjuk, hogyan történhetett meg ez az elszomorító dolog. Az amerikaiak feltehetően megtalálták az okát. Mi pedig megkettőztük éberségünket.

A mentőmellényekkel kapcsolatban különböző gondolatok jutottak eszembe. Különösen sokat gondolkoztam – ne csodálkozzék az olvasó – a vízről. Megtorpedóznak bennünket, a hajó elsüllyed. Tegyük fel, hogy sikerül lebocsátanunk a mentőcsónakot. Negyvenöten vagyunk. Az édesvízkészlet hamar elfogy. Utána mi lesz?

Mennyit szenvednek az emberek víz nélkül! A tengervíz ivását a gyakorlat régóta tiltotta. A kapitányok figyelmeztették embereiket. Sok esetről tudunk, amikor a tengerészek, akik tengervizet ittak, gyorsan meghaltak vagy megőrültek.

Arhangelszkban régi pomoroktól hallottam, hogy ha meg akarjuk menteni életünket, hallevet kell inni. Mégpedig tőkehalét, amely nem zsíros. Ezenkívül a tőkehal viszonylag sok nedvet tartalmaz. De a halat kifogni a vízből szintén nem olyan egyszerű. Hozzáértés és gyakorlat kell hozzá. Megemlítem a négy szovjet katona emlékezetes sodródását a Csendes-óceánon. Szenvedtek az éhségtől és a szomjúságtól, megették csizmájuk bőr szárát, de nem tudták hasznosítani az óceán kincseit.

Ma tudjuk, hogy tengervizet inni nem szabad. De a második világháború idején erre vonatkozóan nem volt egységes vélemény. Hosszú kutatómunka után az egészségügyi világszervezet csak a hatvanas évek elején jelentette be, hogy a tengervíznek bomlasztó hatása van az emberi szervezetre.

A tudományos kutatások megállapították, hogy a szervezet sófeleslege azonnal kiválik a veséken keresztül. Ha megiszunk 100 gramm tengervizet, amely 3 gramm sót tartalmaz, akkor ezeknek a felesleges grammoknak az eltávolításához 150 gramm vízre van szüksége, vagyis a szervezet 50 gramm vizet a saját készletéből kénytelen adni. Ha nagy mennyiségben fogyasztunk sós vizet, a vesék nem bírják a munkát és a vér sótartalma gyorsan növekszik. Az idegrendszer pedig nagyon érzékeny a só hatásával szemben.

Mi hát a megoldás? Egyes mentőfelszerelést gyártó külföldi cégek még a második világháború előtt különleges, a meleg tengerekre való párologtatókat ajánlottak. A legutóbbi időben bevezették a víz vegyi úton történő édesítését. A tengerészek mentőkészletében a világon mindenütt ott vannak az édesítő brikettek.

Én mindig ügyeltem arra, hogy a mentőcsónakok érinthetetlen készletében legyenek horgok és zsinórok. Véleményem szerint az ilyen készlet bizonyos mértékben garantálja az emberek életét.

Mindez így van. De mégsem kívánom senkinek sem azt, hogy a viharos, hideg tengeren egy mentőcsónakba kerüljön.

Mialatt Portlandben álltunk és várakoztunk, több rendkívüli esemény történt. Az egyik kikötőhelyen az „Iljics"-et, ezt a Szovjetunió tulajdonában levő nagy áru- és személyszállító hajót javították. Már nem emlékszem pontosan elsüllyedésének minden részletére.

A szerencsétlenség éjjel történt. Körülbelül száz szovjet tengerészt szállodába költöztettek. A. A. Arhipova, a büfésnő, aki nem tudott kijönni kajütjéből, meghalt.

Meg voltunk győződve róla, hogy a szerencsétlenségben benne volt az ellenség keze. Az amerikai kormány elismerte hibáját és új hajót ígért. Az incidens, mint mondták, el van intézve. A hatóságok azonban nem voltak hajlandók búvárral megnézetni a hajót és ezt a mi képviselőinknek sem engedték meg. A gőzöst a vízben feldaraboltak. Helyette két régi teher- és személyszállító gőzöst kaptunk, amelyek korábban a Seattle–Alaszka vonalon közlekedtek. Az egyik az „Ural", a másik a „Mihail Lomonoszov" nevet kapta.

Hajónk gyomrát és fedélzeteit teljesen megrakták. Elkezdődött a legbonyolultabb – a mozdonyok rögzítése. Ezekben a napokban Har-

ris állandóan hajónkon tartózkodott. Ügyelt minden emeltyű felhegesztésére, minden rudat és csavaranyát ellenőrzött.

– Szerencsésen meg fognak érkezni Vlagyivosztok kikötőbe, kapitány – hajtogatta fáradhatatlanul –, a mozdonyokat szorosan rögzíteni fogjuk. Ha visszajön, ne felejtsen el hozni egy szarvasborjú prémjéből készült orosz sapkát.

Megígértem, hogy hozok sapkát. Hajlandó voltam mindent megígérni, csak szerencsésen végződjék az út. Mi voltunk az első hajó, amelyet mozdonyszállításra átadtak, és semmilyen tapasztalatunk sem volt.

Emlékszem, a rakodás utolsó napján néhány órát távol voltam. Dagálykor távoztam, apálykor tértem vissza és egy kicsit féltem. A magas kikötő felett csak a hajókémény és a mozdonyok gőzgyűjtői látszottak. A hajó egész mélyre merült. Amikor fát szállítottunk, ez normálisnak látszott, de most, amikor a fedélzet fölött mozdonyok vannak, borzolta az idegeket.

A hosszú és rövid rudak, a nehéz alátétek, csavaranyák, keresztrögzítések és acél sodronykötelek halmaza, amely a kikötőben hevert, a szemünk láttára fogyott. A mozdonyok rögzítésére több tonnát nyomó, ezernégyszáz különféle tárgyat használtak fel. A mozdonyok és a szerkocsik rugóit faékekkel erősen rögzítették – ezáltal kiiktatódott a nehéz súlyok járulékos rezgése.

Tehát irány Vlagyivosztok. Május 16-án futottunk ki a tengerre. Kamcsatka partja alatt nagyszerűen leereszkedtünk, a látási viszonyok nem voltak a legjobbak, de minden szirtet meg tudtunk különböztetni és a három irány alapján történő helyzetmeghatározásnál a háromszög jelentéktelen. A parttól 10–12 mérföldnyire haladunk. De amint ez gyakran előfordul, amikor az Első Kuril-szorost megközelítettük, megváltozott az idő. Az Ohotszki-tengerről a szoroson keresztül köd hatolt be és sűrűn elfedte a közeli partokat. Úgy határoztam, hogy „menetből" nekivágok a szorosnak, így kevesebb a zavar a számításban. Minden 15. percben vesszük a Lopatka-sziget rádió-irányítójelét. Ha a szorosban nem volna áramlás, könnyű lenne vakon áthaladni rajta. Az erők eloszlása a következő: az első tiszt a parancsnoki hídon a ködbe bámul és figyeli, nem hall-e hullámtörést. Szolgálatban levő beosztottja a visszhangos mélységmérővel méri a víz mélységét, és figyeli, mit mutat a sebességmérő műszer. Szer-

gej Lukjancsikov, a rádióstiszt az irányítójeleket veszi. Én a térképnél a távolságokat rakom fel. Bár a szabályzat megkövetelte, hogy amikor a hajó szűk helyeken halad át, a kapitánynak a parancsnoki hídon kell tartózkodnia, ez nem mindig volt indokolt. A változó irány és mélység figyelése az adott körülmények között fontosabb, mint az előrefigyelés. De, hogy a szabályzat előírását megtartsuk, a parancsnoki hídon az első tiszt állt és helyettesítette a kapitányt.

Mindig hálával gondolok vissza Vasziljevszkij első tisztre. Pjotr Nyikolajevics nagyszerű tengerész, jó és igaz ember volt. Amikor ő volt szolgálatban, a kapitány nyugodtan pihenhetett. Hajónk tengerészei nagyon tisztelték.

Csecselnyickij kapitány homokpadján szerencsésen áthaladtunk. – Sebességmérő: 38,5, irány: 20°. Mélység: 49– mondták a kormányfülkében.

Nem mondom, hogy abban az időben nyugodtnak és magabiztosnak éreztem magam. Bárcsak lenne egy rádió-irányítótorony a Szivucs-szirten! De ilyen kényelemről nem is álmodtunk.

Néhány év múlva a „Satursztroj" gőzös parancsnokaként Petropavlovszkban az Első Kuril-szorosban való hajózással kapcsolatban egy érdekes esetet hallottam. A következő történt: a hajó, amely Petropavlovszkból az Ohotszki-tenger felé tartott, késő este érkezett a szoroshoz. A látási viszonyok rosszak voltak, és a kapitány úgy határozott, hogy megvárja a virradatot. Az irányt kitűzve kiadta az utasítást, hogy a gép kis fordulatszámmal járjon, feltételezve, hogy ez esetben a hajó reggelig biztonságban lesz. A szolgálatban levőket megtévesztették a térképen feltüntetett nagy mélységek, nem mértek mélységet és nem vették a lopatkai világítótorony irányítójeleit. Hajnali 5 óra tájban, amikor az első tiszt volt szolgálatban, a hajó váratlanul ráfutott a sziklára. A lopatkai világítótorony rádió-irányítójele azt mutatta, hogy a hajó az Ohotszki-tengeren a Lopatka-fok zátonyain van. Az áramlás erősebb volt, mint a hajó kis sebessége, és a hajót szerencsésen átvitte a szoroson, de amikor az áramlás gyengülni kezdett, a hajó felgyorsult és zátonyra futott. Ez természetesen ostoba baleset, és a kapitány meg a szolgálatban levők gondatlansága okozta. Viszont ez az esemény jellemző a dagály-áramlatok jelentőségére. A gondatlan hajóvezetővel az áramlás valóban rossz tréfát űzhet.

Az Ohotszki-tenger ritka nyugodt, alig észlelhető az északnyugati felőli hullámzás. A hajó óránként 12 mérföldet tesz meg.

Elérkezett az idő, amikor gyűlésre lehet összehívni a legénységet. A katonai beosztott a tat-ágyúnál lőgyakorlatot tart.

Viktor Ivanovics lépett be kajütömbe.

– Mit gondol – mondta, miközben leült és rágyújtott –, miből csinálják ezeknek a cigarettáknak a dohányát?

– Erre gondol? – kérdeztem a kezében levő csomagra tekintve. A csomagon levő rajz szárnyakat ábrázolt.

– Igen, erre.

– A dohány az dohány, Viktor Ivanovics. Lehet jobb és lehet rosszabb.

– Téved.

Feltéptem egy cigarettát és ujjaim között morzsolgatni kezdtem dohányát. Semmi különös. Egyik cigaretta olyan, mint a másik.

– Ha meg akarja tudni, hogy mit szívunk – mondta Viktor Ivanovics –, vegyen egy pohár vizet és szórja bele a dohányt. Hagyja állni egy éjjel.

Megfogadtam a főgépész tanácsát.

Reggel azt láttam, hogy a pohárban levő víz barna, a fenekén pedig vékony, fehér, közönséges papírcsíkok.

Nem volt elég dohány, és a vállalkozó szellemű amerikai gyárosok a maguk módján oldották meg a kérdést.

Viktor Ivanovics mindig hű maradt önmagához. Akkurátus ember, mind a nagy, mind a kis dolgokban. Mi mindnyájan csak dohányoztunk, Viktor Ivanovics azonban azonkívül, hogy dohányzott, még kísérleteket is végzett.

Bárcsak mindig ilyen idő volna. Akkor a filozofálásra is telne. Ámde a viharok és ködök nélküli nyugodt hajózásnak megvoltak a maga kényelmetlenségei. A tengerészek a csendes napokon állandó készenlétben voltak, hogy harcba szálljanak az álnok és erősebb ellenséggel.

A fő veszélyt hajónk és a távol-keleti hajózási társaság valamennyi hajója számára a tengeralattjárók jelentették. Ezek észrevétlenül kedvező helyzetet foglalhattak el, ahonnan kilőhették a halált hozó torpedóikat.

Hogyan védekezhettünk ellenük?

A hajón mindenekelőtt állandóan és a legfeszültebben figyelték a tengert és a levegőt. Ha a tengeralattjárót időben felfedezték, a hajó sikeresen kitérhetett a torpedó elől. Éjjel kedvezőtlenebb helyzetben voltunk.

Mindig az volt a véleményünk, hogy a kereskedelmi hajónak a találkozáskor meg kell semmisítenie a tengeralattjárót. Erre megvolt a lehetőség. Nem volt más választás: vagy mi semmisítjük meg a tengeralattjárót vagy az küld a tenger fenekére bennünket.

Hajónk farán egy 76 mm-es félautomata ágyú állt. A tüzérségi raktárban elegendő készlet volt páncél- és repeszgránátokból. Az ágyút álcázás céljából ponyvával és fapajzsokkal takartuk le. A parancsnoki hídon két gépágyú és négy nehézgéppuska csövei meredtek az égnek.

A tengeralattjárót mélyvízi bombákkal is meg tudtuk semmisíteni. A hajón füstgyertyák is voltak. Szükség esetén ködfüggönyt lehetett vonni. A tengeralattjáró torpedót lőhetett ki és feljöhetett a víz felszínére, hogy ágyúját használja – éppen az ilyen esetekre számítva rejtettük el a hajó farán levő ágyút. A legrosszabb esetben teljes sebességgel neki lehetett menni a tengeralattjárónak és betörni az oldalát. A tengeralattjárók azonban úgy látszik, tudtak teherhajóink fegyvereiről: többnyire sötétben támadtak, észrevétlenül maradva torpedókat lőttek ki.

Annak a lehetősége sem volt kizárva, hogy a hajót zsákmányul ejtik. Ezért mindig készek voltunk arra, hogy elsüllyesszük hajónkat és megsemmisítsük a titkos okmányokat, a bejelölt térképet és a hajónaplót. A hajó elsüllyesztése azonban csak a végső esetben volt megengedett.

Természetesen, az ellenséges repülőgépek legalább ennyire veszélyesek voltak. A repülőgép azonban nem tudott észrevétlenül megközelíteni bennünket és bombákat ledobni. Az őrségben levők időben felfedezték őket. A távol-keleti vizeken előfordultak tömeges légitámadások szovjet hajók ellen, de nem nagyon gyakran.

A távol-keleti kapitányok emlékeznek egy kis barna könyvecskére, amelynek címe „Vezérfonal a kereskedelmi hajók kapitányai számára a tengeri önvédelemmel kapcsolatban".

Ennek a könyvecskének az előszavában a következőket olvashatjuk: „A kapitánynak tudnia kell, hogy a tengeren felbukkanó túlerő-

ben levő ellenséget csak úgy tudja megsemmisíteni vagy úgy tud kitérni előle, ha célja elérésében furfangos és kitartó. A kapitánynak nyugodtnak, hidegvérűnek kell lennie és elszántan kell cselekednie."

Utunk a végéhez közeledett. Sűrű ködben érkeztünk meg a La Pérouse-szoroshoz. Az Első Kuril-szoroson való áthaladás óta nem hajtottunk végre helyzetmeghatározásokat. Ha az említett szoroson való áthaladás a ködben veszélyes volt, akkor a La Pérouse-szoros keletről nyugat felé hajózva szintén nem kis nehézséget jelentett. A mai révkalauz talán mosolyog, amikor ezeket a sorokat olvassa. Ugyan, hiszen minden fokon rádió-irányítótorony, a hajókon lokátorok, kettő is! Ez azonban ma van, a háború alatt, mint tudjuk, nem voltak lokátoraink, és a titkosított irányítótornyok csak a japánok számára dolgoztak. A La Pérouse-szoros arról ismert, hogy a mélység majdnem mindenütt egyforma és tájékoztatóul nem szolgálhat.

Menet közben időnként leállíttattam a gépet. A motoroshajók minden tekintetben jók, de az ember nem hallja meg a szemben jövő hajó kürtjét – a Diesel-motor túl hangos. A hajót meg kell állítani és hallgatózni. Utána újra rákapcsoltunk és továbbmentünk. A japánok Hokkaido-sziget és Szahalin között mindenfajta hajóval élénk forgalmat bonyolítottak le és tartani kellett az összeütközéstől. A szoros teljes jellemzése végett még meg kell említenem, hogy ott erős áramlatok működtek.

Elérkezett az az idő, amikor a hajónak el kell érnie a szoros legkeskenyebb részét, amelyet ráadásul a „veszély köve" – egy kis sziklasziget – oszt ketté. Ott most egy rádió-irányítótorony áll, a háború alatt azonban a hely megállapítása céljából a régi hajózási útmutató tanácsa szerint figyelnünk kellett az oroszlánfókák ordítását. Valamikor ezek az állatok népesítették be a szigetet.

A térképen megjelölve azt a helyet, ahol hajónknak megközelítőleg lennie kell, Hokkaido-sziget partja mentén jelöltem ki az irányt. A Japán-tengerre való befordulásig még 11 mérföld volt hátra. Minden lehető eshetőséget még egyszer átgondolva elhatároztam, hogy 12 mérföld után fordulok, a fordulat helyét a sebességmérő műszer alapján jelöltem ki.

Egy óra múlva olyan esemény történt, amely hosszú ideig meg-

maradt emlékezetemben és gondolkodásra késztetett. A kormányfülke díványán félszendergésben ültem – hallgatva a pörgettyűs tájoló jellegzetes hangját, a sebességmérő műszer ketyegését –, de a fejemben tovább kergették egymást a gondolatok.

– A sebességmérő műszer 83,5-et mutat, Konsztantyin Szergejevics – mondta az ügyeletes kormányos. – Fordulhatunk?

Újra átgondoltam utunk minden változatát. A hajó pontos helye ismeretlen, és semmi ok sincs a korábbi elhatározás megváltoztatására. De valami hatodik érzék azt súgta: „Még egy mérföldet menni kell!"

– Még egy mérföldet megyünk – mondtam. – Amikor a műszer 84,5-et mutat, forduljunk.

E szavak után mintha valami súlyos kő esett volna le a szívemről.

Öt perc múlva befordultunk a Japán-tenger bejáratába és újabb tíz perc múlva ritkulni, oszladozni kezdett a köd. Balra, úgy fél mérföld távolságban sziklák látszottak ki a vízből. Meghatároztuk helyzetünket. Világossá vált, mi történik, ha úgy fordulunk, ahogy korábban elhatároztam. A hajó rögtön fennakadt volna a japán part menti sziklákon. Mivel mozdonyokkal volt megrakva, nem tudtuk volna kinyitni a hajóraktárt és a teher egy részét kirakni, hogy könnyítsünk a hajó súlyán. A ballasztból nem szabad vizet kiszivattyúzni ezt számításba vettük, ugyanis a fedélzeten levő terhelés miatt a súlypont elég magasan volt.

Ezek a gondolatok jutottak eszembe, amikor megpillantottam a vízből kiálló éles sziklákat. Hosszú ideig nem tudtam megnyugodni. A szerencsétlenséghez olyan közel voltunk, és úgy látszik, véletlenül kerültük el . . .

A La Pérouse-szoros hajózási viszonyait jól ismertük, és úgy látszik agyam, anélkül, hogy ezt akartam volna, megkereste az optimális megoldást.

Most mintha meg tudnám magyarázni a történteket. Néha, amikor regényt írunk, hosszan elgondolkodunk és áttanulmányozzuk a hősök cselekedeteivel kapcsolatos időszak összes anyagát. Leírjuk a fejezetcímet – és a hősök egyszerre a maguk módján kezdenek gondolkodni és cselekedni. Én is mint szerző, amikor tollat ragadtam, nem tudtam előre cselekedeteikről és gondolataikról. Ezek az alkotó

folyamat titkai. Azt hiszem, hogy a parancsnoki hídon a kapitány is ugyanilyen alkotóan cselekszik.

Természetesen, egy kapitány sincs bebiztosítva a balesetek és a szerencsétlenségek ellen. A körülmények olyanok lehetnek, hogy a baleset megelőzése érdekében semmit sem lehet tenni. Amint mondják, ellenállhatatlan erők működnek, amelyekkel szemben a legjobb tengerészgyakorlat is tehetetlen. Gyakran azonban olyan szerencsétlenségek történnek, amelyek előtt érthetetlenül áll az azokat elemző tengerészeti felügyelőség.

Nem minden festő tud jó képet festeni. A beteg megvizsgálása után nem minden orvos állapítja meg hibátlanul a betegséget. Ugyanígy nem minden kapitány dönt helyesen bonyolult helyzetben.

A kapitány a maga nemében feltaláló és helyes döntések megalkotója nehéz körülmények között, csakhogy ehhez a feltaláláshoz igen kevés idő áll rendelkezésre.

Napsütéses időben érkeztünk meg Vlagyivosztokba. Az ég kék és derült volt.

A tengerész emlékezetébe mindörökre bevésődnek azok a percek, amikor a sok viharos nap kellemetlenségei és a ködös látóhatár után először tárul fel az oly kedves, oly ismerős szovjet part. Azok, akik nincsenek szolgálatban, egy pillanat alatt a fedélzeten teremnek, és hosszan-hosszan nézik a távolban a vízből kiálló szárazföld kékes sávját...

De most a hullámok fehér fodrai között feltűnik egy fekete pont: hol a hullámtarajon van, hol eltűnik a szem elől. Nemsokára kivehetők a motorcsónak körvonalai és a farán lobogó vörös zászló.

A hajó fedélzetére felkapaszkodik a révkalauz – az első szovjet ember, aki utunk végén üdvözöl bennünket. A szó szoros értelmében elárasztjuk kérdésekkel:

– Sok hajó van a kikötőben?

– Mi újság a városban?

– Hogy vannak a mieink?

A révkalauz legyint: nem tud egyszerre tucatnyi kérdésre válaszolni. Helyette zsebéből újságokat húz elő, amelyeket egy pillanat alatt szétkapkodnak.

Még egy motorcsónak állt a hajó oldala mellé. A határőröké. Egy

barna medvebocsot hoztak. A hajóbizottság elnöke elfogadta az ajándékot és ezzel legénységünk egy újabb taggal gyarapodott.

A révkalauz biztos kézzel vezeti a hajót a hazai kikötőbe. Az út aknamezők között visz, és csak ő ismeri a biztos ösvényt.

Befutunk az Aranyszarv-öbölbe. A távcsővel látjuk a hajó fogadására egybegyűlt embereket. Köztük van Alekszandr Alekszandrovics Afanaszjev, a tengeri flotta helyettes népbiztosa és Georgij Afanaszjevics Mezencev, a hajózási társaság igazgatója.

Már jól láthatók a háztetők, az ismerős utcák. Ott a klub és az a ház, amelynek ablakából lehet, hogy ebben a pillanatban egy hozzátartozónk szeme kémleli az öblöt.

A révkalauz irányt változtat, párhuzamosan megyünk a kikötőhelyekkel, elöl néhány torpedónaszád, orral állnak felénk. Ideje fékezni. És most elszörnyedve látom, hogy a gép közepes sebességgel jár. A nagy tehetetlenségű, súlyosan megrakott hajó már majdnem a kikötőhely mellett van. A távíró karját „Állj" – és „teljes sebességgel hátra" állásba rántom. A gép veszettül dolgozik és lélegzetvisszafojtva figyelem, hogyan csökken a hajó sebessége. A torpedónaszádok egyre közelebb és közelebb vannak. És akkor az öreg Habarov kapitány jutott eszembe, aki mint valami varázsigét hajtogatta magában: „Kedveském, állj meg, kedveském, ne hagyj cserben, drágám, megköszönöm." És rögtön arra gondolok, kiigazítom a hajó árbocainak a festését, hogy szebb legyen. Lehet, hogy a gép nem áll le? De igen, leáll, a hajó megáll és jobbra fordul. Ezúttal sikerült. A révkalauzzal egy szót sem szólunk, nem nézünk egymásra, de ugyanazt gondoljuk mindketten.

A parton észrevették a fennakadást. A kikötő kapitányának motorcsónakja egy pillanat alatt elhagyta a horgonyzóhelyet és Nyikolaj Alekszejevics Kolotov a hajó oldala mellett termett. De addigra már rendbehoztuk magunkat, és a kikötő felé tartottunk.

Nyikolaj Alekszejevics igen nagy tudású és művelt ember, valamiben emlékeztetett Vaszilij Alekszandrovics Mironovra, az arhangelszki kikötő kapitányára. Mindkettő sovány és mozgékony ember, mindketten annyit dolgoztak, amennyit csak bírtak és mindig ott voltak, ahol a legnehezebb. A vlagyivosztoki kereskedelmi kikötőt a háborús időben nehéz elképzelni Kolotov nélkül.

Kikötünk. Mennyi hozzáértés szükséges ehhez az első látásra egy-

szerű művelethez! Pontosan ki kell számítani a manővereket, finoman érezni kell a hajót és a helyzetet. Hosszú, sok éves gyakorlat kell ahhoz, hogy a hajót a kikötőfalhoz simán lehessen állítani. Amikor a tengerészek társuk jó kikötését méltatják, azt szokták mondani, hogy „megbízható tengerészszeme van". Valóban, a fő műszer ma is a tengerész gyakorlott szeme. Lehet, hogy valaki sokszor megfigyeli, hogyan köt ki egy tapasztalt kapitány és ő maga mégsem tudja megismételni. Ez érthető – a helyzet mindig más és más, és így a manőverek is mások lesznek.

A hajó lassan úszott a kikötőhely felé. Egyszer csak egy hosszú, vékony kötél repült ki a partra, a végén nehezékkel. A kötelet elkapták és a kikötőhelyre húzták. A kötélhez acél sodronykötél volt erősítve. Amikor a sodronykötél vége kijött a vízből, a kikötésben segédkezők megragadták és futva a vascölöphöz vitték.

– Kész – kiáltják a partról, miután ráhurkolták a cölöpre –, húzd ki a végét.

A hajó csörlője meghúzta a sodronykötelet. A hajó orral a kikötőhely felé fordult és lassan közeledett feléje. A faráról egy másik drótkötelet hajítottak a kikötőhelyre.

– Kész – kiáltották ismét a partról.

Hajónk a kikötőhelyhez simult, mintha csak hozzánőtt volna. A sok viharos nappal és éjszaka után, bár rövid időre, nyugalmat lel a kikötőben. Leeresztettük a díszlépcsőt. A hajó oldalához odagördült az orvos „emká"-ja. Jöttek a határőrök és a vámosok. Külön, színes csoportba verődve ott álltak a kikötőhelyen a tengerészfeleségek a gyermekekkel együtt.

Afanaszjev, helyettes népbiztos köszönetet mondott a javításért és a hajó átalakításáért mozdonyok szállítására, majd a szerencsés hazatérés alkalmából üdvözölte a legénységet.

A sors akaratából messze tengerentúlra vetődött tengerész hosszú ideig vár a hazatérésnek ezekre a feledhetetlen perceire. Végre ismét itthon vagyunk. A viharok, zátonyok, kövek, aknák, torpedók és repülőbombák – mindez már a múlté.

Elismeréssel kell adóznunk a vlagyivosztoki kikötő dolgozóinak. Bár csak egy mozdonyemelőt hoztak, mégis alig hét nap alatt sikerült kirakni az egész rakományt és a mozdonyokat, a szerkocsikkal

együtt. Hajónk június 14-én ismét készen állt arra, hogy elinduljon újabb útjára.

A mozdonyokat egy vasúti tábornok vette át, aki fáradhatatlanul hangoztatta:

– Számunkra, Konsztantyin Szergejevics, a te mozdonyaid többet érnek a kenyérnél. Sokat kell az arcvonalra szállítanunk. Ha vége a háborúnak, az érdemes vasutas címet fogjuk adományozni neked.

A hajóból kirakott és sínre állított mozdonyok két óra múlva életre keltek és önállóan elindulhattak nyugat felé.

Az, aki azt gondolja, hogy hajónk tengerészei számára a kikötőbe való megérkezés után elkezdődött a pihenés, alaposan téved. Hiszen folyik a kirakodás, a fedélzeti brigád a hajó raktárában a rakománnyal van elfoglalva. A mozdonyok természetesen nem számítanak, azok nem veszhetnek el. A többi rakomány azonban figyelmet igényel. Minden hajóraktárnál egy matróz, aki a maga kimutatását összehasonlította a kikötői dolgozó kimutatásával. Mindennek darabra egyeznie kell, mert a különbséget feltüntetik a fuvarlevélben, és ez rossz pont a legénységnek. A fuvarleveleknek pontosnak kell lenniük.

Előfordult a következő eset. Egy teljes krakkoló üzemet szállítottunk haza. Kiraktuk, megszámoltuk és egy kis, de igen fontos alkatrész hiányzott. Enélkül az üzem – nem üzem. Az alkatrészt természetesen senki sem lophatta el. Úgy látszik, a hajóraktárhoz állított matróz félrenézett és az alkatrészt nem jegyezték fel a kirakáskor. A második tiszt vezetésével sürgősen brigádot kellett szervezni és a raktárakban meg kellett keresni az alkatrészt. Kétnapi keresés után meg is találták.

A gépháznak megvoltak a maga gondjai. A szerkezeteket át kell vizsgálni és bizonyos dolgokat megjavítani, mert menet közben erre nincs lehetőség. Viktor Ivanovics Kopanyevnál a javítási munkák jegyzékének elkészítéséhez mindig hétszáz vagy nyolcszáz munkaórára van szükség. A motorkezelők és a gépészek napi tíz órát dolgoznak. Nesze neked, pihenés. Az egész állási idő alatt a legénység minden tagja egy kimenőnapot kapott. A családosok feleségüket és gyermekeiket meghívták a hajóra, és azok az indulásig nálunk laktak.

Vlagyivosztokban értesültünk a külföldi valutában fizetett új ki-

küldetési díjakról. Az új kiküldetési díjak többszörösen felülmúlták a korábbiakat. Ennek nagyon örültek a tengerészek. Újra éreztük pártunk atyai gondoskodását. Háború idején emelték illetményünket, amikor minden rubel számított. A tengerészek megértették, hogy nagyra értékelik munkájukat.

Tudomást szereztünk róla, hogy a La Pérouse-szorosban szerencsétlenül alakult a jég közti hajózás. A szorost súlyos jégtáblák torlaszolták el és a kereskedelmi hajók télen sokáig megrekedtek a sodródó jégtáblák között. Ilyen súlyos jégtáblák nem minden évben képződnek a szorosban. Ennek ellenére a La Pérouse-szoroson minden irányban 261 kereskedelmi hajó haladt át, 820 000 tonna rakománnyal. 54 hajó szenvedett sérülést.

Nehéz munkája volt Mihail Prokopjevics Belouszovnak.

A szoros jégtáblái mindig a fehér-tengeri jégtáblákat juttatták eszembe. Itt az áramlások nagyobb befolyással vannak a jégtáblák tömörülésére és átjárhatóságára, mint a szelek. Biztos, hogy a szorosban vannak hajlatok és szakaszok, amelyek hasonlóak a fehér-tengeriekhez.

A határőröktől kapott medveboccsal rosszul alakultak kapcsolataink. Azzal kezdődött, hogy Miska tönkretette a díszreggelit, amelyre megbecsült vendégeket hívtam. Kajütömben négy ember részére terítettek. Az asztal közepén egy nagy serpenyő állt, benne tíz tojásból készült tükörtojás. A vendégek még nem érkeztek meg, ezért becsuktam az ajtót és a kormányfülkébe mentem. Amikor visszatértem, a fejemhez kaptam: a medvebocs a serpenyőn ült és éppen a cukortartó tartalmát tömte a szájába. A gazfickó a kajüt ablakán keresztül hatolt be. A tányérok, kések és villák a földön hevertek. Megpróbáltam kipenderíteni a szemtelent. A medve eldobta a cukortartót és a szőrös hátsórészéhez ragadt tükörtojással együtt elinalt.

Ez csak a kezdet volt.

Az esetlen medve útközben teljesen illetlenül viselkedett. Mindent megrágott, betört a rádiófülkébe, a kajütökbe, eszeveszetten huligánkodott. Csak Georgij Szorokint, a szakácsot ismerte el, csak neki engedelmeskedett, mert tőle kapott enni.

A legénység tagjai féltek kimenni a fedélzetre, a medve viszont csak a hosszú, fekete szőrű kefétől félt.

Egy váratlan találkozás. Dmitrij Prokopjevics Butorin, a „Geor-

gij Szedov" volt fedélzetmestere felkeresett bennünket. Szergej Dmitrijevics Tokarovval jött. Úgy, mint a „Szedov"-on, teát ittunk és felemlegettük a jeges-tengeri rohammunkákat.

Dmitrij Prokopjevics – született északi partvidéki tengerész – kért, hogy vegyem fel negyedik munkatársnak. A hely szabad volt és örömmel teljesítettem kérését.

Másnap Butorin első ízben teljesített kormányosi ügyeletes szolgálatot hajónkon.

Roza Zaveljevna Gelfand, a harmadik tiszt, Leningrádba utazott. Grigorij Lukjanovics Nyepogozsev helyettesítette. Katonai munkatársként Fjodor Dmitrijevics Zorin jött hozzánk.

Georgij Afanaszjevics Mezencevet, a hajózási társaság új főnökét kedvelték a kapitányok. A szó valódi értelmében igazi tengerész volt, s mindenkinél jobban megértette, mire van szükségük a tengerészeknek és mire vágynak.

Georgij Afanaszjevicsnek legendás híre volt. A „Komszomol" motoros hajón parancsnokolt. 1936 decemberében a hajó Ogyesszából rakományt szállított a köztársasági Spanyolországnak. A hajót a nyílt tengeren elfogták a német fasiszták, elsüllyesztették, legénységét pedig foglyul ejtették. A tengerészek G. A. Mezencevvel, a kapitánnyal együtt majdnem egy évig sínylődtek börtönben, kínozták és gyalázták őket, de nem hoztak szégyent a szovjet ember méltóságára.

Közvetlenül azelőtt, hogy elindultunk Portlandbe, Georgij Afanaszjevics közölte velem, hogy a hajónak értékes rakománya lesz.

Nagyon örültem: teherrel a hajó sokkal tengerállóbb, és a szállítási tervet is szerettem volna túlteljesíteni.

– Hatvan tonnát visztek magatokkal.

– Hatvan tonnát? – csodálkoztam. – Ilyen keveset?

– Kicsi, de sokat ér. Prém.

A prém berakása nem tartott soká. A harmadik hajóraktárba került, a mozdonyfedélzetre. Június 15-én újra a tengeren voltunk. A prémen kívül öt utast is felvettünk a fedélzetre: a bevásárló bizottság mérnökét a feleségével és a lányával, meg két diplomáciai futárt.

Azt, hogy ez a 60 tonna prém dollárban mit ér, csak Portlandben tudtam meg.

A hajót külön kikötőhelyre állították, a prémet különleges teher-

vonatra rakták. Minden vagont leólmoztak. A szerelvényt mindenoldalról rendőrök vették körül. A fedélzeten a hajóűr körül szintén rendőrök. A portlandi újságok azt írták, hogy a prémek eladásából származó összegért száz „Liberty" típusú hajót lehet venni.

A prémek kirakása után Oregon állam kormányzója látogatást tett hajónkon. Örömmel nyújtottuk át neki a legénység ajándékát – egy barna medvebocsot, amely a három hónap alatt, amíg hajónk fedélzetén tartózkodott, igen megnőtt.

A kormányzóval együtt újságírók és fotóriporterek is jöttek. Az ajándék átnyújtásának szertartása és a kölcsönös udvariaskodások közben a kormányzó megkérdezte:

– Hogy hívják a medvebocsot?

– „Második front" – válaszoltam, holott a medvét hagyományos orosz becenevén „Miská"-nak hívták.

A kormányzó elnevette magát, és az újságírókra nézett. 1944-et írtunk.[1]

Az ajándék átnyújtása nem ment könnyen. Hívtak egy vadászbrigádot, amelynek tagjai nagy üggyel-bajjal megkötözték a medvét és gépkocsira rakták. A kormányzó nemsokára átadta az állatkertnek.

A hajó továbbmegy

Nem írok minden útról, amelyet az Egyesült Államokból hazafelé mozdonyokkal tettünk meg: egyik olyan volt, mint a másik. Olyan eseményekről fogok beszélni, amelyek tartósan bevésődtek emlékezetembe.

Mindnyájan örültünk a második front rég várt megnyitásának. Az angol és az amerikai csapatok sikeresen partra szálltak Franciaország északi partvidékén. Nyilvánvalóan a megnyitást nem lehetett tovább halogatni.

Azokban a napokban I. V. Sztálin ezt írta Churchill miniszterelnöknek:

[1] 1944. június 6-án megnyílt a második front.

„Június 7-i üzenetét, amelyben az »Overlord« hadművelet sikeres kibontakozásáról értesít, megkaptam. Mindannyian köszöntjük Önt, s a bátor brit és amerikai csapatokat, és szívből kívánunk további sikereket.

A szovjet csapatok nyári támadásának előkészületei befejezéshez közelednek. Holnap, június 10-én kezdődik nyári támadásunk első szakasza a leningrádi fronton."

1944. június 9.

A frontról érkező jelentések a Szovjet Hadsereg újabb sikereiről számoltak be. Elfoglaltuk Szevasztopolt, Ogyesszát és a Krím-félszigetet. Előrevetett csapataink elérték a Kárpátokat, a Szeretet és a Prutot.

Az elkeseredett harcok folytatódtak. A távol-keleti tengereken a németeknek nyoma sem volt, mégis motoroshajóink és gőzöseink ismeretlen ellenség kezétől pusztultak el. A japán szoldateszka továbbra is pimaszul viselkedett, minden tőle telhetőt elkövetett a szovjet hajózás akadályozására.

Egyik este kopogtak kajütöm ajtaján. Az illető Konsztantyin Vasziljevics Ricskov volt, akit politikai helyettesemmé neveztek ki. Ezután együtt dolgoztunk. A háború alatt a tengeri utak, mint ismeretes, különös figyelmet követelnek, és a kapitány nem tud sokat együtt lenni a legénységgel. Ezenkívül az Egyesült Államok partján fontos az éberség. A politikai helyettes nagy segítség. Ezenkívül ő az egyetlen ember a hajón, akivel a kapitány mindenről nyíltan beszélhet. A nyílt beszéd pedig nemcsak az ember lelkén könnyít, hanem magabiztosságot is kölcsönöz.

Konsztantyin Ricskovot azonnal megkedveltem. Ezen az estén sokáig üldögéltünk együtt.

Utunk elején szerencsésen túlvoltunk. Az Ohotszki-tengeren olyan sűrű ködben haladtunk, hogy a hajó orrán ülő figyelőt nem láttuk. Hang nélkül, lopakodva támad a tengerészekre ez az örök ellenség, a köd. Nemrég a láthatár még tiszta volt, a derült égen sütött a nap. De csak a széliránynak kellett megváltoznia, és mindent beborított a sűrű fehér lepel. A köd nyomja az ember mellét, eltompítja hangját. A kötelek megfeszülnek, mint a húrok, az egész hajót elborítja a nedvesség. Az idegek szintén a végsőkig feszülnek.

Úgyszólván napokig nem hagytam el a parancsnoki hidat, és mi-

kor az Ohotszki-tengerre értünk, elhatároztam, hogy teával kényeztetem magam és lepihenek. A villanyszamovár sisteregni kezdett, én pedig már előre élvezve a teát, átlapoztam az elutazás előtt kapott újságokat.

Megszólalt a telefon, kigyulladt a zöld jelzőlámpa.

– Konsztantyin Szergejevics – mondta Lukjancsikov, a rádiós –, a „Satursztroj" hívja, mi legyen?

– Ne válaszoljon – utasítottam, és már helyére akartam akasztani a kagylót: szigorúan tilos volt megszegni a rádiótilalmat.

– Konsztantyin Szergejevics, a „Satursztroj" nagyon kéri.

– Ne válaszoljon – ismételtem –, maga is jól ismeri a szabályokat.

A rádiós azt mondta, hogy „értettem", és a helyére akasztottam a kagylót. De három perc múlva asztalomon újra kigyulladt a jelzőlámpa.

– Kapitány elvtárs – mondta ismét Lukjancsikov –, a „Satursztroj" kitartóan ismétli a hívást, azt mondja . . .

– Megtiltom a választ – szakítottam félbe –, és a maga szívóssága, Szergej Alekszejevics, túlmegy minden határon.

– Haldoklik náluk egy ember . . . Szerencsétlenség.

Nem válaszoltam azonnal. Cigarettára gyújtottam és gondolkoztam. Ilyen körülmények között nem olyan könnyű határozni.

– Rendben van, Szergej Alekszejevics, válaszoljon.

A tea elkészült, teletöltöttem a csészémet a legerősebb főzettel, a számba dugtam egy kockacukrot és kortyolni kezdtem. A tea nem ízlett annyira, mint máskor.

A telefon harmadszor is megszólalt.

– Nincs orvosuk. A kapitány azt kéri, menjünk oda és vegyük fel a beteget – jelentette a rádiós –, minden perc drága.

Elérkezett a cselekvés pillanata. Kimentem a parancsnoki hídra.

A köd még sűrűbbnek látszott. Mint ismeretes, abban az időben hajóinkon nem voltak lokátorok, csak a rádió-iránymérés tette lehetővé, hogy a tejtengerben megtaláljuk a hajót. Visszafordultunk.

Fél óra feszült hallgatásban telt el.

– Hallom a hajócsavar zaját – kiáltotta egy, a ködben láthatatlan matróz.

A parancsnoki hídon mi is hallottuk a vízből félig kiálló csavar

szárnyainak ritka csapásait. A „Satursztroj" gőzös is üresen, rakomány nélkül ment, mint mi.

A fehér ködfalon, úgy mint a fényképezőgép homályos üvegén, egy sötét, elmosódó folt jelent meg. A folt egyre határozottabb formát öltött, és átváltozott egy nagy hajóvá. A hajó megállt.

Lebocsátottuk a mentőcsónakot, és orvosunk elindult a szenvedőhöz. Jó, hogy a tenger nyugodt volt, mintha lenyomta volna a köd. A mentőcsónak Burgalov fűtővel, egy lenszőke fiúval tért vissza. Nemrég töltötte be tizennyolcadik életévét. Vigyázatlanságból bedugta fejét abba a csőbe, amelyben az öntöttvas salakosvödör járt. A vödör betörte koponyáját. Állapota igen súlyos volt, sürgős műtétre volt szükség.

A beteget elhelyeztük a gyengélkedőn, hajónk pedig olyan sebességre gyorsított, mint még soha. Óránként tizenhárom és fél mérföldet mértünk – az akkori időkhöz képest ez korántsem volt kis sebesség. Mindnyájan szerettünk volna segíteni a fiún.

Bementem a gyengélkedőre. A fiú arca sápadt, fején a kötés véres. Szeme csukva. Eszméletlen állapotában egy szót ismételgetett: „Mama . . ."

A Kamcsatka nyugati partján levő „Mikojanovszk" halfeldolgozó kombinátig az egész úton nem mozdult el orvosunk a fiú mellől, fenntartotta benne az alig pislákoló életet. Majdnem két napig mentünk. A gyengélkedőnél a pihenőben levő tengerészek tolongtak. „Bárcsak kibírná a műtétig a szerencsétlen" – gondolta mindegyikük.

Alaposan fel kellett fednünk magunkat: táviratoztunk a halkombinátba, a tengeri flotta kamcsatkai megbízottjának, a másolatot pedig elküldtük a kamcsatkai területi pártbizottságnak azzal a kéréssel, hogy nyújtson a betegnek haladéktalanul segítséget.

Az utolsó éjszakát a parancsnoki hídon töltöttem.

Reggel 8 órakor sűrű ködben, állandóan mérve a víz mélységét, megközelítettük Kamcsatka láthatatlan földjét. Ilja Burgalovot a hajó motorcsónakján vitték partra, a hajó orvosa és a kapitány politikai helyettese kísérte. A kórházban minden készen várta, Burgalovot azonnal a műtőasztalra fektették.

Több óra hosszat álltunk és vártuk a motorcsónakot. A motor szünet nélküli, megfeszített munkája után a csend levert bennünket.

Tompa koppanással nehéz vízcseppek estek a parancsnoki hídra és a fedélzetre.

De a motorcsónak már a hajó oldalánál van. A tengerészek a műtétről hallva megkönnyebbülten lélegeztek fel. Remény volt arra, hogy a műtét sikerült és a beteg életben marad. Mindenki lelke megnyugodott.

Azon a napon szerencsésen áthaladtunk az Első Kuril-szoroson és megérkeztünk a Csendes-óceánra.

A Kamcsatka keleti partján levő Afrika-foktól keletnek fordultunk. Igaz, a távolban nem látszottak a Comandor-szigetek. Tapogatózva áthaladtunk az Aleut-szigetek közti Unimak-szoroson. Tizenkét nap alatt megközelítettük Amerika partjait, a köd pedig még csak nem is gondolt arra, hogy eltakarodjék. Összefüggő falként mindent eltakart, ami messzebb volt az orrtőkénél.

A számítás szerint egészen közel voltunk a „Columbia" úszó világítótoronyhoz. „Tu-tu-tu-tu" – bőgött a fejhallgatóban rádiójele, amely elnyomta a többi rádió-irányítótorony hívását. „Tu-tu-tu-tu" – „Vigyázz, közel vagyok, közel vagyok."

Ezen az úton kitartóan üldözött bennünket a köd. A La Pérouse-szoros óta egy derült nap sem volt.

1944. július 2-án délután 1 órakor megközelítettük a „Columbia" úszó világítótornyot és ettől kezdve nem hagytam el a parancsnoki hidat. Először áthaladtunk a homokpadon, utána sötétben mentünk a folyón. Éjjel 3 órakor üzemanyag-felvétel végett kikötöttünk a kőolajtelep horgonyzóhelyén. Rendkívüli módon kifáradtam.

Amint a lépcsőt leeresztettük, megjelentek a vámosok, élükön a portlandi vámhivatal egyik hivatalnokával, egy vörös képű, forradásos nyakú, kidülledt kék szemű emberrel. Elkezdődött a vámvizsgálat. Fél óra múlva Pjotr Nyikolajevics Vasziljevszkij lépett be kajütömbe.

– Konsztantyin Szergejevics, a vámosok minden lakóhelyiséget meg akarnak nézni.

A kikötői hatóságokkal való kapcsolatunk gyakorlatában korábban nem fordultak elő ilyen bonyodalmak. A szovjet hajókon nem szállítottak csempészárut, és a portlandi vámhivatal erről meggyőződve rendszerint megelégedett a kapitány nyilatkozatával, aki átnyújtotta neki azoknak a hajón levő áruknak a jegyzékét, amelyek

a vámhivatalt érdekelték. Az Egyesült Államokban érvényben levő szabályok értelmében azonban a hatóságok minden helyiség megtekintését követelhették.

– Hát nézzék meg – feleltem.

Néhány perc múlva az első tiszt ismét kopogtatott.

– Ki akarják nyitni a főgépész kajütjében levő ládákat – mondta izgatottan Pjotr Nyikolajevics. – A főgépész a gépházban. A vámos ki akarta nyitni az asztalfiókot gazdája jelenléte nélkül. Ezt én megtiltottam és egy matrózt elküldtem Viktor Ivanovicsért. A tiszt azonban nem akar várni és azt parancsolja, hogy törjék fel a fiókot.

Lementem Kopanyev főgépész kajütjébe. Ilyen disznóságot szovjet hajón nem szabad eltűrni. Itt a kapitány a gazda.

A főgépész kajütjében ott voltak az amerikai vámosok, az első tiszt és két matrózunk. Egy vámos közlegény egy nagy, széles pengéjű kést dugott a résbe, azzal akarta felfeszíteni az íróasztal kulcsra zárt fiókját.

– Állj – mondtam –, kérem, várjon egy kicsit. Rögtön jön a főgépész és kinyitja maguknak a fiókot.

A vámos egy pillanatra abbahagyta a feszegetést.

A vörös képű ember még jobban elvörösödött és irgalmatlan káromkodás közepette durván lökdösni kezdett. Egyenruha volt rajtam, kapitányi rangjelzéssel és a vörös képű tudta, kivel van dolga. Arcátlansága túlment minden határon.

– Megtiltom a szemlét, kérem a vámosokat, hagyják el a hajót – mondtam, alig bírva türtőztetni magamat.

Tudtam, hogyha a vámhivatalnokok nem fejezik be a vizsgálatot és nem írják alá a megfelelő okmányokat, akkor tilos a parttal érintkezni és senki sem végzi el a rakodást. Ámde a szovjet zászló becsületének óvása – a kapitány első kötelessége.

A portlandi vámosok elhagyták a hajót.

Valamivel 8 óra előtt telefonon felhívtam a portlandi vámhivatal ügyeletesét és tiltakozást jelentettem be. Rá kellett ijesztenem: „Amennyiben a konfliktus déli 12 óráig nem rendeződik, kénytelen leszek jelentést tenni a szovjet konzulnak."

Kilenc órakor megérkezett a vámhivatal egy oroszul kitűnően beszélő hivatalnoka, és tolmácsolta a vámhivatal főnökének kérését: pontosan 12 órakor jelenjek meg az ügy megbeszélése végett. A hi-

vatalnok meghallgatta részletes felvilágosításomat. Tíz órakor felhívtam a felvásárló bizottságnál levő elvtársaimat. De bosszantó módon – vasárnap lévén – senki sem volt otthon. Ez természetesen bonyolította a dolgot.

Pontosan 12 órakor a vámhivatal főnökénél voltam. Már korábban is találkoztunk. Szenvedélyes bélyeggyűjtő volt, és a múlt alkalommal egy Szedov-sorozat postabélyeget ajándékoztam neki. Kedveltem ezt az udvarias, szívélyes főnököt. Dolgozószobájában, vasárnap ellenére, sokan voltak: a vámhivatal alkalmazottai, a kormányzó emberei, rendőrök.

Amikor a kínált karosszékbe leültem, a vámhivatal főnöke fellapozta az Egyesült Államok vámszolgálatának előtte fekvő szabályzatát és így szólt:

– Tudja-e kapitány úr, hogy szabályzatunk x paragrafusának y pontja értelmében a vámos követelheti a hajó bármely helyiségének a felnyitását?

– Igen, ezt tudom, és sohasem tiltakoztam ezek ellen a szabályok ellen. De mutassa meg nekem a könyvben azt a paragrafust, amelyben meg van írva, hogy a vámos lökdösheti és illetlenül szidhatja a világ legnagyobb országa egyik hajójának a kapitányát. És nem valami sörözőben, hanem egy szovjet hajó fedélzetén.

A vámhivatal főnöke elhallgatott és szigorúan nézett az egybegyűltekre.

– Ez a könyvben nincs megírva, önnek igaza van, kapitány. Mit kíván tőlünk?

– Azt kívánom, hogy az ön hivatalnoka kérjen bocsánatot tőlem.

– Rendben van. – És a főnök felszólította a hivatalnokot, hogy kérjen bocsánatot.

A vörös képű, aki szintén a szobában volt, felém fordult és hosszan, egyáltalán nem értelmesen magyarázni kezdett valamit, gyakran használva a „may be" – lehetséges – szót. Elhatároztam, hogy végig kemény leszek.

– Uraim – mondtam az ott levőknek. – Nem értek jól angolul és egyáltalán nem értem világosan azt, amit ez az úr beszél. Kérem őt, mondja nekem a következőket: „I am sorry, excuse me" – sajnálom, bocsásson meg. Ezzel én a sérelmes incidenst elintézettnek tekintem.

A hivatalnok felugrott székéről, kijelentette, hogy nem hajlandó,

és felháborodottan kiment a szobából. De öt perc múlva megjelent, odajött hozzám és édeskésen így szólt:

– I am sorry, excuse me.

– Elfogadom.

Így végződött az egyetlen kellemetlen eset, amely háborús útjaim alatt az Egyesült Államokban történt velem.

Kapcsolatom a vámhivatal főnökével egy cseppet sem romlott meg, sőt erősödött. Lehet, hogy a mundér becsületének védelmében egészen más vonalat vitt, de becsületes embernek bizonyult.

Általában, mindig mondtam, hogy Amerikában sok barátunk van, de ádáz ellenségeink is vannak.

Még egy esetet megemlítek. Elutazás előtt Kopanyev főgépész, amikor a gépészrészleg ellátásáról jelentett, ezt mondta:

– Mr. Kahan teljesen elszemtelenedett. Ma elhozta azokat a szerszámokat és anyagokat, amelyeket megrendeltem. Megnéztem őket – mind ócska, rozsdás.

– Vissza kell adni.

– Visszaadtam. Ő meg azt mondja: „Fogja, főgépész, amit hoztam, amíg él a beteg öreg Roosevelt, akit a maguk Sztálinja az ujja köré csavart. Ha Roosevelt meghal, még ez sem lesz. A maga szovjet államának én csak szemetet adnék." No, és mindenféle hazugságot összehordott. Úgy látszik, nem voltak ínyére győzelmeink.

Ezt az epizódot elmeséltem Leonyid Alekszejevics Razinnak, a felvásárló bizottság elnökének.

– Maga nem az első. Sok kapitány jelentette már ezt a „szíves" ellátást. Intézkedni kell.

Azt, hogy a továbbiakban mi történt, nem tudom. De Mr. Kahan többé nem mutatkozott szovjet hajókon.

Ezen a fordulón útban Vlagyivosztok felé hajónkon két esemény történt, amelyekről beszélni szeretnék.

Az egyik amerikai út előtt meghívott Georgij Afanaszjevics Mezencev.

– Hány fiú van nálad, Konsztantyin Szergejevics?

– Hét.

Mezencev egy kis ideig hallgatott, a hajómon rendszerint öt tanulót tartottunk.

– Mégis azt kérem tőled, Konsztantyin Szergejevics, vegyél fel

még egyet. Apja pártmunkás volt, elpusztult a fronton, anyja egy héttel ezelőtt halt meg. A fiú tizenkét éves. A területi pártbizottság azt kéri tőlem, hogy adjam jó kezekbe.

– Rendben van, Georgij Afanaszjevics, találunk helyet.

Másnap egy alacsony növésű fiúcska lépett be kajütömbe.

– Pimenov tanuló az ön rendelkezésére megérkezett – jelentette katonásan, és átnyújtotta a káderosztály levelét.

A fiúcska értelmes és fürge volt. Három nap múlva arcról és névről is ismerte az egész legénységet. Tudta, ki és hol lakik. Gyorsan beletanult a fedélzeti munkákba, de különösebben nem lelkesedett értük. A szakácsmesterséget akarta megtanulni. Szakácsunk megörült a fiúnak, és azonnal leültette krumplit pucolni. A fiúnak nem tetszett a feladat és ismét a fedélzetre ment a fedélzetmester brigádjába.

Miután megjárta Amerikát és megmelegedett a hajón, durván kezdett viselkedni társaival, különösen pedig az ügyeletessel, egy idős, beteg asszonnyal szemben.

Azt hiszem, a Bering-tengeren jártunk, amikor az először jött hozzám, hogy panaszkodjék Pimenovra:

– Ocsmány szavakkal káromkodik, pedig hát unokám lehetne – mondta az asszony –, már nincs erőm ahhoz, hogy elviseljem.

Azonnal hívattam Pimenovot. Magát kihúzva, katonás léptekkel jött és jelentett:

– Pimenov tanuló, parancsára megjelentem.

– Nos, Pimenov tanuló – mondtam szigorúan –, miért káromkodsz az ebédlőben? Az ügyeletes panaszkodott rád.

Pimenov az erkölcsi leckéztetést némán hallgatta, miközben nem vette le rólam szemét.

– Megtiltom neked a káromkodást és ha továbbra is káromkodni fogsz, magadra vess. Akkor majd másként fogok beszélni veled.

Teljesen biztos voltam benne, hogy beszélgetésünk után nem fog káromkodni. De másként történt, és az asszony egy hét múlva ismét megjelent, ugyanazzal a panasszal. Sírt és kérte, vegyem védelmembe és akadályozzam meg, hogy sértegessék.

Az asszony távozása után gondolkozni kezdtem. Mit csináljak Pimenovval? Megbüntessem? Hogyan? Megfeddjem? Nevetséges, ugyan milyen hatással van a feddés egy ilyen fürge fiúra?

Gondolkodtam, megint csak gondolkodtam és végre kitaláltam. Takarítónőnktől, egy sovány, kis termetű lánytól elkértem egyik szoknyáját és utána magamhoz rendeltem Pimenovot.

– Parancsára megjelentem – jelentette előírásosan Pimenov.

– Figyelmeztettelek, hogy ne káromkodj az ebédlőben?

Pimenov hallgatott.

– Felelj, figyelmeztettelek vagy nem?

– Figyelmeztetett, kapitány elvtárs.

– Te pedig továbbra is káromkodsz.

Pimenov hallgatott, nyilvánvalóan azt latolgatta, mi lehet a folytatása ennek a bevezetésnek.

– Nos, Pimenov, ha egyszer nem hallgatsz a jó tanácsra, vesd le a nadrágot és vedd fel ezt – mondtam –, és felemeltem a szoknyát az asztalról. – Egy engedetlen fiúnak nincs jogom megbocsátani, lánynak viszont megbocsáthatok.

– A szoknyát nem veszem fel, kapitány elvtárs.

– Felveszed, ha mondom. Rajta!

– Nem veszem fel.

Pimenov dühödten ellenállt. De a nadrágot mégis levették róla és ráadták a szoknyát. Csak akkor értette meg, hogy minden további ellenállás hasztalan és békélt meg a helyzettel, amikor a szoknya már rajta volt – annál is inkább, mivel nadrágját bezártam szekrényembe.

A tengeri flotta hajóin abban az időben hadiállapot volt érvényben és a fegyelmet szigorúan fenntartották. A kapitány parancsának nem teljesítését a legsúlyosabb vételnek tekintették. Nem tehettem meg azt, hogy nem veszek tudomást Pimenov tanuló viselkedéséről. A legénység tudott róla, hogy figyelmeztettem.

A szoknya megtette a maga hatását. Pimenov abbahagyta a káromkodást és minden este eljött hozzám, kérve, hogy bocsássak meg neki, töröljem el a büntetését és adjam vissza neki a matrózinas nevet. De kemény voltam és Pimenov tíz napig járt szoknyában. Amikor a büntetés ideje lejárt és Pimenov visszakapta a nadrágot, mindenesetre figyelmeztettem, hogy amennyiben illetlenül viselkedik, akkor egész vlagyivosztoki tartózkodásunk alatt szoknyát fog viselni.

De többé nem kellett alkalmaznom módszeremet.

A háború alatt a kereskedelmi flotta minden távol-keleti hajóján

több tanuló tartózkodott. Ezek megszerezték a tengerészeti gyakorlatot, a hajózás minden terhében és veszélyében osztoztak velünk, felnőttekkel. Alapjában véve jó fiúk voltak, gyorsan elsajátították a mesterséget és tizennyolc éves korukra kiváló tengerész lett belőlük.

Amikor a szovjet flotta gyors növekedésnek indult, igen jó hasznukat vettük. Rendszerint olyan gyermekeket vettünk fel a hajókra, akiknek a szülei meghaltak.

Pimenovról szóló elbeszélésemet utolsó találkozásunkkal fejezem be. Ez az ötvenes évek közepén történt. Egyik este lakásomban megszólalt a csengő. Ajtót nyitottam. Egy kis termetű gyalogos hadnagy lépett be.

– Nem ismer meg, kapitány elvtárs? – Pimenov vagyok az, akire a Portland és Vlagyivosztok közti úton szoknyát adott. Elhatároztam, hogy foglalkozást változtatok és katona leszek.

Azonnal mindenre emlékeztem.

– És most nem neheztelsz rám? – kérdeztem.

– Már hogy neheztelnék, kapitány elvtárs? Minden helyes volt. A szoknya volt az egyetlen hathatós eszköz. Hiszen otthon sem voltam angyal, a legszigorúbb büntetéseket is elviseltem és megint elölről kezdtem.

A kegyetlen távol-keleti tengerek

Amikor újra Portlandben álltunk és rakodtunk, a hajónkat felkereső tengerésztársainktól arról értesültünk, hogy újabb szovjet hajók pusztultak el a távol-keleti vizeken. Mint addig is, az ellenség nem fedte fel magát.

Legelőször a „Belorusszija" gőzös tragédiájáról értesültünk, amely az Ohotszki-tenger déli részén tartózkodott és várta a jégtörőt.

A hajó két hétig állt, várva a jégtörőt. Kapitánya, Kirill Georgijevics Kondratyev azt az utasítást kapta a távol-keleti hajózási társaság főnökétől, hogy induljon el Iturup-sziget felé és nyújtson segít-

séget a sodródó „Manics" gőzösnek. A kormányozhatatlanná vált hajót Petropavlovszkba kellett vontatni.

1944. március 3-án reggel 8 óra tájban a „Belorusszijá"-n nagy erejű robbanás történt. A hajó azonnal megdőlt és gyorsan süllyedni kezdett. A robbanás következtében négy ember meghalt. A kapitány megparancsolta, hogy bocsássák le a mentőcsónakokat. Az egyik csónak rögtön felborult. Tizenegy ember elpusztult. A másik csónakban harmincnégy ember megmenekült. Köztük volt Kondratyev kapitány is. A csónakban nagyon kevés volt az élelmiszer- és vízkészlet. Éjjel vihar tört ki. Jeges víz borította el az embereket. A hidegtől és a rossz táplálkozástól az emberek gyorsan legyengültek.

A csónak néhány nap alatt elérte a jég szélét. A távolban a part körvonalai sötétlettek. Az emberek elhatározták, hogy kiszállnak a jégre. Két csoportot alakítottak, az egyik a kapitány vezetésével elindult a part irányába, a másik pedig, miután a csónakot kivontatta a jégre, reggelig benne maradt. Elválásuk előtt elosztották az élelmiszerek maradványát.

Kondratyev kapitány csoportja számára hihetetlenül nehéz volt az út a part felé. Sodródó jégen mentek. Egyik jégtábláról a másikra ugráltak, jégkunyhóban töltötték az éjszakát. A legyengült emberek egymás után haltak meg. A tizenharmadik napon az üszkösödés végzett Kirill Georgijevics Kondratyev kapitánnyal.

A gyötrelmes út huszadik napján a tizenöt ember közül mindössze kettő jutott el Iturup szigetéig - Jakov Petrovics Pocsernyin és Ivan Petrovics Petrovicsev fűtők. Az éhségtől és hidegtől teljesen kimerülten másztak ki a vad, sziklás partra. A hatodik napon találtak egy kis kunyhót, halászfelszereléssel. Ugyanott egy szójaolajos üveget és egy rizsesdobozt is felfedeztek. A tengerészek, miután kissé kipihenték és meleg étellel felerősítették magukat, továbbmentek. Március 29-én, miután átvergődtek egy hóval borított dombon, egy kis lakótelepre érkeztek.

Segítséget remélve átlépték egy japán ház küszöbét.

És újból elkezdődtek a hihetetlen, semmivel sem magyarázható események. A japán lakosok értesítették a rendőrséget. Pocsernyin és Petrovicsev tengerészeket, akik betegek voltak és alig bírtak járni, elkezdték vallatni. Kémkedéssel vádolták őket, s ahelyett, hogy ke-

nyeret adtak volna nekik és orvosi segítségben részesítették volna őket, berakták egy hideg fészerbe és rájuk zárták az ajtót.

A tengeren szerencsétlenül jártakon mindig és mindenütt segítenek, itt viszont csúfosan bántak velük. Negyven napon át minden nap több órán keresztül vallatták őket, katonai információkat próbáltak kicsikarni tőlük. A japánok még az agyonlövéssel való fenyegetéstől sem riadtak vissza. Utána átszállították őket Hokkaidó-szigetre. Börtönről börtönre hurcolták, bekötött szemmel.

A japán rendőrség Pocsernyint és Petrovicsevet csak 1944. június 10-én adta át a szovjet konzulnak. Nemsokára hazatértek és hírt adtak a „Belorusszija" gőzös legénységének tragédiájáról.

A „Belorusszija" gőzös tragédiája óvatossá tett bennünket. Majdnem minden megtorpedózott vagy aknára futott hajónak van ideje arra, hogy lebocsássa a mentőcsónakokat, rádión leadja az „SOS" jelet és tegyen valamit a mentés érdekében. A legénység még a megtorpedózott és égő tartályhajókon is harcolt hajója életéért. Más a helyzet a mi hajónkon, amikor mozdonyokkal megterhelve megyünk. Ha minket megtorpedóznak vagy aknára futva felrobbanunk, senki sem menekül meg még akkor sem, ha az eset nappal történik. Csak szerencsés esetben marad életben valaki – aligha valószínű, hogy hajónk 60 másodperc alatt süllyed el, ez hamarabb megtörténik. Általában a helyzet nem volt irigylésre méltó, és bár mint minden hajón, a mentőcsónakok készen álltak a lebocsátásra, csak a szerencsében reménykedhettünk: nem futunk aknára, nem robbanunk fel és nem torpedóznak meg bennünket. Az amerikai konvojszolgálat egyik hadnagya, aki elkísért bennünket egy mozdonyszállító úton, ezt mondta:

– Önök, kapitány, pontosan 42 másodpercig maradnak a víz felszínén. Azt tanácsolom, hogy a mentőmellényt sem nappal, sem éjjel ne vessék le.

Az „Ob" gőzös is szomorú véget ért. Sz. D. Panfilov kapitány parancsnoksága alatt szenet szállított Vlagyivosztokból Petropavlovszkba.

A hajót Kamcsatka partjainál éjfélkor megtorpedózták, mire hirtelen dőlni kezdett és orral elmerült. Mindez másfél perc alatt történt. A hajón az őrségben levők kivételével mindenki aludt.

A robbanáskor meghalt Panfilov kapitány, az őrségben levő Na-

zarenko és Szelemenyeva harmadik tiszt, akinek nem sikerült elhagynia a parancsnoki hidat.

A riadó jele nem hangzott el, a hangos, mindenütt hallható harang nem szólalt meg. Az alvók ébredése szörnyű volt. Makszimihin első tiszt elkábult a robbanástól. A kajütbe betóduló víz térítette magához. A teljes sötétségben megpróbált kijutni a kabinból, de az ajtó beszorult és nem nyílt ki. Szerencsére az utolsó pillanatban felfedezte, hogy a kajüt ablaka kissé nyitva van és nagynehezen kimászott rajta. Sikerült feljönnie a víz felszínére. Egy deszkadarabba kapaszkodva elúszott a mentőcsónakig, és elkerülte azt a szörnyű sorsot, hogy a hajóval együtt élve a tenger fenekére kerüljön.

A legénység tutajon menekülő tagjai le voltak vetkőzve. A mezteláb és mezítlábas emberek felé egy felbukkanó tengeralattjáró közeledett és kis sebességgel elhaladt a tutaj mellett. A tengeralattjáró nagy volt és hiányzott róla a felségjel. A szerencsétlenül jártak kiáltozására senki sem válaszolt. A tengeralattjáró még egyszer elhaladt mellettük, mintha csak gyönyörködnék cselekedetében.

Hogyan tehette meg egy tengerész, a tengeralattjáró parancsnoka azt, hogy a tengerészeket nyomorúságos helyzetükben cserbenhagyja? Kihasználva azt, hogy nevét senki sem fogja megtudni, gátlástalanul lábbal taposta a legelemibb nemzetközi előírásokat.

Virradatkor az „Ob" fedélzetéről megmenekült tengerészek felfedeztek egy félig elsüllyedt mentőcsónakot és átmásztak rá. A csónakban minden felszerelés épségben volt és az élelmiszerkészlet érintetlen. Július 7-én pedig nappal az őr észrevette a mentőcsónakból fellőtt rakétát. Motorcsónakot küldtek a szerencsétlenül járatakért és a partra vitték őket.

Az „Ob" gőzös legénységének harmincöt tagja közül tizennégyen haltak meg Panfilov kapitánnyal együtt. A már említett Nazarenko második tiszten és Szelemeneva harmadik tiszten kívül meghalt Mocsalov harmadik és Bojcsenko negyedik gépész, Kamorina hajóorvos, Petrov fedélzetmester, Polivcev matróz, Jerov, Voronov, Valevics, Szamotyazsko és Karetnyikov fűtők és Gyejnyeka gépkezelő.

A „Pavlin Vinogradov" gőzös megtorpedózása ugyanilyen tragikus körülmények között történt. Minden távol-keleti tengerész tudott erről az esetről. A gőzös elektromos felszerelést szállított az Egyesült Államokból Vlagyivosztokba. 1944. április 22-én a hajót

az Aleut-szigeteknél megtorpedózta egy tengeralattjáró. Két torpedó egyidőben robbant a far közelében levő fülkék környékén. A robbanás nagy erejű volt. Feltépte a hajóüregeket és a rakomány egy része kihullott. A negyedik hajóüregből a robbanás acetonos hordókat dobott a fedélzetre és ott rögtön tűz keletkezett.

A hajó fara gyorsan merült. A tűzoltásnak nem volt értelme. Foma Filippovics Drozdov kapitány, egy kiváló tengerész, kiadta a parancsot: „Mentőcsónakokba!"

A hullámzás felborította a bal oldali mentőcsónakot. Benne egyszerre tíz ember halt meg. A hajóval együtt merült el Drozdov kapitány, aki addig nem hagyhatta el a hajót, amíg emberek voltak rajta, A. N. Mohovcev rádiós, aki „SOS" jelet próbált leadni és M. A. Barinova, takarítónő.

Másnap a mentőcsónakban meghalt öt ember. Az a mentőcsónak, amelynek Mihail Nyikolajevics Malakszianov első tiszt volt a parancsnoka, felvette a tutajokon levő embereket és evezve elindult a legközelebbi sziget felé, amely mintegy 150 mérföldnyire volt.

Egy nap múlva az idő kitisztult és az emberek megpillantották az Aleut-szigeteket. Az idő azonban újra elromlott, szembe fújt a szél és a mentőcsónakot visszasodorta a tengerre. A hullámzás erősödött és a csónakot elöntötte a víz. A negyedik napon meghalt N. Sz. Tyerenyina büfésnő, április 27-én reggel A. Sz. Bronyevszkaja orvos és A. P. Kiricsenko felszolgálónő. A mezítelen tengerészek szenvedtek a hidegtől.

Április 27-én estig a „Pavlin Vinogradov" gőzös egész személyzetéből kilencen maradtak életben. A megmaradottak olyan gyengék voltak, hogy alig bírtak mozogni.

A szovjet „Ola" gőzös segített rajtuk.

Érdekes elolvasni néhány sort Mihail Nyikolajevics Malakszianov napos naplójából: „Az »Ola« x napi őrsége egy sodródó mentőcsónakot vett észre. Közelebb mentünk hozzá és az oldalán megpillantottuk az »CCCP« feliratot. A csónakban az élet semmilyen jelét sem észleltük, mire körüljártuk és megszólaltattuk a hajókürtöt.

Mi, a »Pavlin Vinogradov« emberei a csónakban a szó szoros értelmében utolsó perceinket éltük. Nem figyeltük a látóhatárt. Amikor a hajókürtöt meghallottuk, felriadtunk, aki tudott felemelkedett, integetni kezdett, hogy segítsenek rajtunk. Mindannyiunkat felvettek

a gőzös fedélzetére. A megmentettek állapota igen súlyos volt. Különösen fájtak a feldagadt lábak.

A mentőcsónak vésztartalékát az amerikaiaktól kaptuk. A csokoládé, a tejtabletták és a kolbász egyáltalán nem volt megfelelő táplálék és csak növelte szomjúságunkat . . ."

Befejeztük a mozdonyok berakását a hajóraktárba. Az idő esősre fordult és a tengerészek a motoroshajón tartózkodtak. Váratlanul megjelent a felvásárló bizottság gépkocsija és Podkovkin őrmester lépett be kajütömbe. Leonyid Alekszejevics Razin, a felvásárló bizottság meghatalmazottja a nyugati parton meghívott.

Beszélgetés közben nem érintettük a rakodás kérdéseit, sokkal kényesebb kérdésről volt szó. Leonyid Alekszejevics felszólított, hogy fogadjam a hajón a Portlandbe érkező Stettiniust, Roosevelt elnöknek a lend lease kérdéseivel foglalkozó megbízottját. A lend lease alapján mozdonyokat, repülőgépeket, új gőz- és motoroshajókat, hadihajókat, jégtörőket, élelmiszert és különböző stratégiai fontosságú árukat kaptunk.

Edward Stettinius, a „Lend Lease Corporation" feje, Roosevelt elnök hű segítőtársa volt és következetesen képviselte a Szovjetunió megsegítésének politikáját. Egyebeken kívül, Stettinius jóindulatából a lend lease keretében több tucat szállítóhajót és jégtörőt kaptunk.

Elhatároztam, hogy Stettiniust orosz ebéddel vendégelem meg: borscs-csal és húsos derelyével. Az ebédhez gazdag választékban előétel készült.

A vendégeket a társalgó kajütben fogadtam, amelyben tizennégy ember fért el. Stettiniust katonai és polgári személyek kísérték. A felvásárló bizottságból is ott voltak az elvtársak.

Stettiniust a lépcsőnél fogadtam, bemutatkoztam, megmutattam a gőzhajót és elmondtam, hogyan szállítjuk a mozdonyokat. Dicsértem Manley Harrist, aki a mozdonyok rögzítésére kitűnő módszert javasolt.

Stettinius – egy kellemes, megnyerő arcú, középtermetű ember – élénken érdeklődött minden iránt, amit mutattam neki.

Amikor a társalgóhoz értünk, ott már minden kész volt az ebédhez. Büfésnőnk fodros főkötőben és hófehér kötényben várta a vendégeket.

Jó hangulatban ebédeltünk, elvtársaink, a felvásárló bizottság tagjai a tósztok között beszéltek ügyeikről, a szállítás és a rakodás hiányosságairól. Még maguknak a pohárköszöntőknek is tárgyszerű színezetük volt. Stettinius megígérte, hogy mindent helyrehoz és kiadja a megfelelő utasításokat. Vidám és jóindulatú volt. A mellette ülő titkár valamit jegyzett a noteszébe. A „lend lęase miniszter" azonban más témákra igyekezett terelni a beszélgetést és gyakran fordult hozzám különféle kérdéssel, amelyek többsége a jégtáblák közti hajózásra vonatkozott.

– Ha kétszeresére növeljük a szállításokat önöknek Vlagyivosztokba, megbirkózik-e a kikötő ekkora mennyiségű áruval? – kérdezte tőlem váratlanul.

– Megbirkózik – jelentettem ki bátran. – Adjanak többet.

– A házigazda nem gondoskodik a vendégekről – mondta valaki. – Mr. Stettinius pohara üres.

Az a gondolatom támadt, hogy sarkvidéki koktéllal kínálom meg Stettiniust. Ha már sarkvidéki egzotikumról beszélünk, ez volt a legjobb, amivel megkínálhattam. Amikor csontokig átfagyva fel kellett melegednünk, ez a koktél okvetlenül hatott.

A koktél keverése közben Edward Stettiniushoz fordultam:

– Addig kell kiinni, amíg le nem ülepedik a keverék – mondtam, és a kanalat kivéve belőle feléje nyújtottam a poharat. – Kérem önt, Mr. Stettinius, ez a koktél két sarkvidéki kapitány – Belouszov és Bagyigin – receptje szerint készült.

A miniszter felállt, meghajolt, felemelte a poharat és fenékig kiürítette.

Másnap hivatalos ügyben felkerestem a vámhivatal főnökét, aki a következőket mondta nekem:

– Bizalmasan közlöm, kapitány, Mr. Stettinius elrendelte, hogy a lehető legjobban lássuk el az ön hajóját. Mivel járt ennyire kedvében? Nem kóstolhatnám meg én is a maguk sarkvidéki koktélját?

Este eljött hozzám az Egyesült Államok konvojszolgálatának egyik tisztje. Izgatottnak látszott. Levette sapkáját és zsebkendőjével letörölte verítékét.

– Kapitány, egy rendkívüli eseményről akarok beszélni önnel.

– Hallgatom.

– Három nappal ezelőtt Portlandbe érkezett egy szovjet hajó. –

A főhadnagy megmondta a hajó és a kapitány nevét. – A hajó fedélzetén egy léggömb volt.

– Léggömb?! – mondtam csodálkozva.

– Egy japán léggömb – helyesbített az amerikai. – A japánok nyáron kedvező széljárás esetén ilyen léggömböket bocsátanak fel és azok elrepülnek földünkre. A léggömbökre önműködő gyújtószerkezettel ellátott robbanóanyagot függesztenek. Amikor a léggömb az óceán felett repül, a detonátor nem működik: kicsi a hőmérséklet. Ha a léggömb a földre esik, úgy a naptól a hőmérséklet gyorsan emelkedik és működésbe lép a detonátor. A léggömbök több esetben tüzet okoztak. Ez diverzió. Mi korábban nem figyelmeztettük a szovjet kapitányokat erre a japán találmányra és ezzel hibát követtünk el. És most az önök kapitánya az amerikai partnál észrevett egy a tengerre leereszkedő léggömböt. Azt gondolva, hogy embereknek segítségre van szükségük, megpróbálta felvenni a fedélzetre. Ez sikerült is és elhozta nekünk a japánok ajándékát. Jó, hogy a tengeren hideg volt és a detonátornak nem sikerült felrobbantania a töltetet a szovjet hajó fedélzetén.

Megköszöntem a közlést. Azóta, ha ilyen léggömböt látok, minél messzebb igyekszem elkerülni.

Mostani portlandi tartózkodásom alatt megismerkedtem Ivan Ivanovics Afanaszjevvel, a „Sztarij bolsevik" híres-nevezetes kapitányával és Anna Ivanovna Szcsetyinyina kapitánnyal.

Emlékszem, Anna Ivanovna elmesélte balszerencséjét a „Jean Jaurès" gőzösön. Amerikából visszafelé jövet, amikor már csak 500 mérföld választotta el Akutántól, a „Jean Jaurès"-on a harmadik hajóüreg elülső szélén megrepedt a fedélzet.

A „Valerij Cskalov" üresen tört ketté, viszont a „Jean Jaurès" teljesen meg volt rakva liszttel, ami bonyolította a helyzetet. A viharos időben Anna Ivanovnának sikerült eljutnia Akutánba, és ott behegesztette a repedést. Hős asszony!

A mozdonyszállítások folytatódtak. A viharos idők után csendes napok, utánuk pedig viharos idők következtek. A mozdonyok szerencsésen eljutottak Vlagyivosztokba.

Gyakran rendeztünk kiképzőgyakorlatokat, hogy szükség esetén visszaverjük a hajó elleni támadást. Megszólaltak a próbariadó ha-

rangjai. Fa védőráccsal felszerelt hordókat dobáltunk a tengerbe. Az ágyúkat a bedobott tárgyakra irányítottuk, és néhány perc múlva a hordókból és a védőrácsokból csak apró forgácsok maradtak. Vagy rakétát lőttünk fel és amikor az felrobbant, egy kis ejtőernyőt dobott ki magából. Gőzhajónk tengerészei szerették az ilyen ejtőernyőkre való lövöldözést, és ez a kiképzés kedvelt módja lett.

1944 őszén értesültem a sarkvidéki hajózás lefolyásáról. A jégviszonyok nagyon nehezek voltak. A Kara-tengeren továbbra is tevékenykedtek az ellenség tengeralattjárói.

Ennek ellenére a hajók tucatjai érkeztek az Egyesült Államok kikötőiből a sarkvidékre és nagy részük sikeresen eljuttatta rakományát a rendeltetési helyére. A Dickson-szigeten telelő hajókat szerencsésen kivezették nyugatra.

Feledhetetlen az a hősies munka, amelyet sarkvidéki pilótáink a háború éveiben végeztek. Sokan közülük úgy ismerték a tengerpartot, mint a tenyerüket. Bátor felszállásaikkal sok szerencsétlenségnek vették elejét és sok emberéletet mentettek meg.

A keleti-tengeri műveletek főnöke M. P. Belouszov volt, de sajnos, ebben az évben nem sikerült találkoznunk vele.

Az északi-tengeri út, a szovjet nép édes gyermeke, továbbra is bizonyította, hogy érdemes arra a figyelemre és gondoskodásra, amelyet békeidőben tanúsítottak iránta.

Utolsó útjaink egyikén Portlandben mulatságos eset történt hajónkon. Amikor a hajót már teljesen megrakták és a munkások a fedélzeten rögzítették a mozdonyokat, V. I. Kopanyev főgépész jelentette, hogy üzemzavar van a kormányszerkezet villamos berendezésében. Régi mágneskapcsolóink a hajó gyenge pontjai voltak és állandóan ügyelni kellett rájuk. Viktor Ivanovics engedélyt kért a javításra azzal, hogy másnap reggel négy óráig befejezi. A javítást természetesen engedélyeztem, hiszen másként a gőzhajó nem tudott volna kifutni a tengerre.

Helyesnek látszik, hogy a tengeri szolgálatban semmiféle szabálysértés nem fordulhat elő. De ebéd közben a társalgó-kajütben belém búj az ördög:

– Ma hétfő van, ráadásul tizenharmadika. Nem futunk ki a tengerre – tréfálkoztam. – Így biztonságosabb.

Tisztjeim nevettek, és ezzel a dolog elintéződött. De a társalgó-

kajütben a felvásárló bizottság képviselője is jelen volt, aki ügyelt a rakodásra.

Öt óra tájban, délután, a munkások befejezték a mozdonyok rögzítését és a fedélzeti brigád Ponomarjov fedélzetmester irányításával ellenőrizte a végzett munkát.

Váratlanul egy gépkocsi érkezett és Leonyid Alekszejevics Razin kapaszkodott fel a hajóra. Hozzám vezették a kajütbe. Morcosnak látszott.

– Sohasem gondoltam, hogy egy ilyen érdemes kapitány és kommunista babonás lehet – mondta Razin, alig üdvözölve.

– Miről van szó, magyarázza meg.

– Nem érti? Maga szerint az indulást hétfőről el kell halasztani keddre – ez nem babona? Mikor szándékozik indulni?

– Ma este kilenc órakor.

– Ma hétfő és maguk holnap reggel indulnak.

– Igen, négy órakor.

– No látja. Felháborító, nincs rá magyarázat.

– Bocsásson meg, Leonyid Alekszejevics. De honnan veszi azt, hogy én a hétfő miatt halasztottam el az indulást?

– Saját maga jelentette ki ebédnél.

– Ahá, most már tudom, honnan fúj a szél. A munkatársa közölte önnel azt, hogy én mit mondtam. De hiszen csak tréfáltam.

– Rossz tréfa. Ha elhalasztja az indulást . . .

– Ezt majd jelentem feletteseimnek. De önnek csak azt akarom bebizonyítani, hogy nem minden bolond szavának szabad hinni. – Én is ideges lettem. Viktor Ivanovics Kopanyevet hívattam a kajütbe.

– Ő a főgépész – mutattam be Razinnak. – Kérem önt, Viktor Ivanovics, mondja meg, mikor indulhat a hajó?

– A kormány mágneskapcsolóját javítjuk – felelte a főgépész –, úgy gondolom, hogy a megbeszélt időpontra elkészülünk vele. Ön reggeli négy óráig adott határidőt.

– Jó . . . Leonyid Alekszejevics, van kérdése a főgépészhez?

– Nincs, minden világos.

Viktor Ivanovics meghajolt és távozott. Leonyid Alekszejevics felvidult:

– Bocsásson meg a nyugtalanságért, kapitány, szerencsés hajózást kívánok.

Igen jó hangulatban váltam el Leonyid Alekszejevicstől. Emlékezetem szerint az út igen szerencsés volt, semmi különös nem történt.

Utunk végén szomorú hírt hallottunk: meghalt Franklin Delano Roosevelt, az Egyesült Államok elnöke.

„Hogy alakulnak most a dolgok – gondoltam –, hogy viselkedik az Egyesült Államok kormánya? Franklin Roosevelt bölcs és jóakaratú ember volt, fejjel kimagaslott a környező politikusok közül."

Eszembe jutott, hogy mit mondott a lend lease-ről: „A lend lease-törvény alapján azért nyújtunk segítséget, hogy önmagunkon segítsünk." Nemrég, 1944 májusában ezt mondta: „A lend lease az orosz fronton Amerika számára dolgozik." Ehhez nincs mit hozzátennem.

A győzelem már közel. Véres harcok folynak Berlinért. A németek elkeseredetten ellenállnak.

Kellemes látni, hogy viszonylanak tengerészeink a munkához. A háború alatt mindegyik idősebb lett, igényesebb önmagával és társaival szemben. Az emberek gyorsan megismerték egymást, a munka összehangoltabb és serényebb lett.

Emlékszem, hogy amikor visszatértem Portlandből, felkínáltak egy „Liberty"-t, amely újabb és nagyobb volt az én hajómnál. Én azonban gondolkodás nélkül nemet mondtam. A régi motoros hajón engem mindenki ismert és én is mindenkit ismertem.

Helyénvaló lesz, ha néhány szót szólok az Ohotszki-tengerről. Ugyanis ez volt utunk legnehezebb szakasza.

Jég és köd – az Ohotszki-tenger legjellemzőbb vonásai, mondják. Elmondhatjuk, hogy partjait az egész hajózási idény alatt köd borítja. A földkerekségen kevés olyan tengert találni, amelyen hetekig az ember feje felett függ a köd.

A hajóvezetőknek gondolniuk kell azokra a jégtáblákra, amelyek az Ohotszki-tenger északi részén októberben, déli részén pedig december végén jelennek meg. Januárban és februárban a tenger északi felét sodródó, egymásra tornyosuló jégtáblák borítják. A jégtáblák határa fokozatosan délre tevődik át. Február elején az egymásra

torlódott jégtáblák a Kuril-szigetsor felé közelednek és néha teljesen eltorlaszolnak egyes tengerszorosokat.

Mint már említettem, az Ohotszki-tengeren, útban az Egyesült Államok felé, a Lopatka-fokon levő rádió irányítótornyon és a „Mikojan" halfeldolgozó kombinát kis világítótornyán kívül semmilyen navigációs támpont nem volt.

A téli hajózásban a hajók gyakran eljegesedtek. A mi, mozdonyokkal megrakott Diesel-hajónk számára, amelynek súlypontja magasan van, az eljegesedés különösen kellemetlen. A helyzetet még az is bonyolította, hogy az üzemanyagkészlet a kettős fenékűrben az út végére alaposan csökkent. 1945 telén hajónk fedélzetére és a mozdonyokra mintegy 150 tonnányi jég fagyott rá. Ez azonban csekélység. Erős szél, hullámzás és alacsony hőmérséklet esetén egy hajó a mi rakományunkkal néhány óra alatt eljegesedhet, elvesztheti stabilitását és elpusztulhat.

Az eljegesedés különösen a kis hajókra veszélyes.

A hajózást az Ohotszki-tengeren nehezítették a gyakori viharok és az áramlatok, amelyeket a háború idején még nem tanulmányoztak kellőképpen. Az Ohotszki-tenger jégtáblái közti hajózást a fehértengeri jégtáblák közti hajózással összehasonlítva azt mondom, hogy az Ohotszki-tenger mégis könnyebben hajózható. A La Pérouse-szorostól a Nagajev-öbölig a jéghelyzetet főként a szelek határozták meg: ha északi szél fújt, a jégtáblák mindig megritkultak. Téli hajózás esetén, amikor az úticél az Egyesült Államok valamelyik kikötője volt, az ajánlott útirány a Kuril-szigetek közelében húzódott. Ebben az esetben segítségünkre voltak a déli szelek.

Az Ohotszki-tenger területe tizenháromszor akkora, mint a Fehértengeré, és a Kuril-szigetsor mentén majdnem mindig voltak nagy kiterjedésű tiszta vízfelületek.

Mozdonyokkal a fedélzeten veszélyes a hajózás, de viharos időben rakomány nélkül is rossz. A csupasz csavarszárnyak csapkodják a hullámokat, felhabosítják a vizet, és a hajót alig lehet kormányozni. Ha a szél a part felé fúj, minél beljebb kell menni a tengerre, különben nem lehet elkerülni a sziklákat. Hajónk üres gyomorral rosszul tűrte a viharos időt. A kapitánynak sokat kellett szenvednie azokban az órákban, amikor a hajó magasan kiálló oldalai kétségbeesetten himbálóztak és a hajó nem engedelmeskedett a kormánynak.

Az útirányt gyakran rég elavult térképeken tűztük ki, amelyeken a partok bejelölése százéves terepfelvételeken alapult. A megbízhatatlan térképek és a nagy dagályok[1] sok meglepetéssel szolgálhatnak.

A zord távol-keleti tengereknek azonban pozitív oldaluk is volt. A kapitányok jó tengeri gyakorlatra tettek szert, és sokan szereztek hírnevet azzal, hogy nehéz körülmények között mesterien vezették hajójukat.

Hadüzenet Japánnak

A következő utunkra május 9-én indultunk. Elutazásunk napja egybeesett a fasiszta Németország feletti Győzelem Napjával. Ez alkalomból töpgyűlést hívtunk össze és ezt a fordulót a „Győzelem fordulójának" neveztük, s egyben vállaltuk, hogy feladatunkat „kitűnően" hajtjuk végre.

A háború befejeződött. Győztünk. A győzelem nem tudatosult bennünk rögtön, az első órákban és napokban szinte nem is hittük. Valami olyasféle történt, mint ami a gyorsvonaton történik, ha váratlanul megáll. Nem adatott meg nekünk, hogy a Vörös téren tartott nagyszabású ünnepséget láthassuk. Miközben a Valentin-öbölben óvatosan haladtunk az aknamezők között, rádión hallgattuk a közvetítést.

A hajón tartott gyűlésen köszönő szavak hangzottak el nagy pártunknak, a szovjet nép győzelme szervezőjének. A tengerészek köszöntötték egymást. Büszkék voltunk arra, hogy itt, az arcvonaltól távol, tőlünk telhetően elősegítettük a győzelmet.

A Kuril-szorosból május 15-én értünk ki az óceánra. Áthaladás közben jók voltak a látási viszonyok, Sumsu-sziget partján kitűnően láttuk a sziklákat. Ahogy a tengerészek mondják, az idő kedvezett a hajózásnak. Szél alig fújt, a tenger sima, kissé ringat.

[1] A dagály az Ohotszki-tengeren a 12–13 métert is elérheti (Penzsin-öböl). A Szovjetunióban itt a legmagasabb a dagály.

Hajnalban, 5 óra tájban felhívott az ügyeletes kormányos, és kérte, menjek a parancsnoki hídra.

A tenger továbbra is csendes, mint amilyen csak ritkán. Gyenge szél fúj. Az égen gomolyfelhők, amelyek napkeltekor vörös színt öltenek.

– Mi nyugtalanítja? – kérdeztem az ügyeletest, aki bal felől Kamcsatka távolban kéklő partjait szemlélte.

– Lobbanás, állandóan, nézze csak, Konsztantyin Szergejevics.

Valahol a kamcsatkai föld felett fényes fellobbanást láttam, majd utána újra egyet és még egyet. A lobbanások rövid időközökben követték egymást. Úgy tűnt, mintha újra bombázást látnék. Talán a japánok?! De mi szerencsésen áthaladtunk a Kuril-szoroson. Semmilyen hangot sem hallottunk. Lehet, hogy elnyomta a motor zakatolása? Átkozott kipufogózaj!

– Gépet leállítani! – vezényeltem.

A távíró éles csengése és a motor leállt.

A tengeren csend, a levegőben pedig fényes, hangtalan felvillanások. Ismeretlen, alig érezhető szag terjeng a levegőben a távoli part felől, keleten vörös színben úszó felhők. A fenséges látvány óvatosságra intett, aggodalmat keltett.

Az álom egy pillanat alatt elszállt szememből. Nem tudtam lejönni a parancsnoki hídról. A titokzatos fellobbanások tovább borzolták az idegeket. Száraz villámok? Nem, ezt nem akartam elhinni. Még egy fél óra elmúlt. Már rég teljes sebességgel és a korábbi irányban haladtunk. És egyszer csak északnyugaton tűzfény villant fel. Utána füstoszlopok emelkedtek a magasba a távoli dombok felett.

Felkapaszkodtam a felső hídra és megirányoztam a világító felhő közepét. A mért irányt felvittem a térképre. Ez a Kljucsevszkaja-dombon keresztül húzódott. Tűzhányókitörés. Hiszen hallottam róla, hogy a Kljucsevszkaja tűzhányó az utóbbi időben nyugtalankodik. Innen van az ismeretlen szag.

Nem tudom, miért hatott rám annyira ez a természetben lejátszódó titokzatos esemény. De azt, amit ezen a napon láttam, az életben sohasem felejtem el.

A fellobbanások mégis szárazvillámok voltak.

A mi „győzelmi fordulónkon" igen nagy hévvel folyt a szocialista

verseny, és legénységünk minden kötelezettségét teljesítette. Az út végére tizenhét sztahanovistánk és tíz rohamosztagosunk volt.

Ismét az Egyesült Államokban vagyunk és újra találkoztunk amerikai barátainkkal. Roosevelt elnök halála óta még csak egészen kis idő telt el, és mintha minden úgy maradt volna, ahogy azelőtt. Valójában azonban ez nem így volt, és alkalmunk volt tapasztalni a változást.

Portlandben a felvásárló bizottságtól megtudtuk, hogy Truman elnök váratlanul eltörölte a Szovjetunióba irányuló lend lease áruszállítmányokra vonatkozó törvényt. Egyelőre mindent kiszállítunk, amit megvásároltunk és megrendeltünk. Az egyszerű amerikaiak csodálkoztak e nagy sietségen.

A hajó ellátásában észrevehető rosszabbodást tapasztaltunk. Sok mindent nem raktak be a hajóba, amire igen nagy szükségünk lett volna.

Az amerikai lapok naponta és sokat írtak az ENSZ San Franciscó-i üléseiről. Június 26-án, az utolsó ülésen jóváhagyták az ENSZ alapokmányát. Ennek a nemzetközi szervezetnek kellett kézbe vennie a földkerekség békéjének ügyét.

Hajónk Portlandből visszafelé néhány órát állt Akutanban. Csendes, napos idő volt. Amikor kajütömből a parancsnoki hídra mentem, hogy friss levegőt szívjak, a hajó farán szokatlan élénkséget vettem észre: az emberek összecsődültek, izgatott kiáltások hallatszottak és néha kiadós káromkodás. Dmitrij Prokopjevics Butorin a fedélzet szélén, lábát lelógatva ült és csalival horgászott. Szinte minden egy-két percben kifogott egy jókora tőkehalat, és miután leakasztotta a horogról, a fedélzetre dobta. Ott megragadta a szakács és egy zsákba gyömöszölte. Néhány tucat friss hal már a hűtőszekrényben feküdt. Én is elhatároztam, hogy szerencsét próbálok.

– Dmitrij Prokopjevics, szabad nekem is horgásznom?

– Szabad – mondta Butorin és átadta a horgászbotot.

Néhányszor meghúztam a zsinórt és egyszer csak erős rántást éreztem. A váratlanság miatt majdnem kicsúszott a kezemből a bot. Egy jó méteres tőkehal akadt horogra. Aztán egy újabb és még egy. Összesen pontosan egy tucatot fogtam ki. Nem tudom, hogy aznap miért volt ilyen jó a kapás. Lehet, hogy a hal egyik helyről a másik-

ra vándorolt, kissé megszedni magát? Mi is megszedtük magunkat... A szakács két halnapot tartott.

A friss, nemrég kifogott tőkehalból nagyszerű volt a halleves.

De nem beszélnék annyit erről a halfogásról, ha csak a halllevesről lett volna szó. Eszembe jutott, hogy kipróbálom a szomjúság oltásának azt a módját, mely az északi tengerparton dívott. Fogtam egy kisebb halat és visszavonultam vele. A tőkehal hátát bemetszettem és szivárogni kezdett belőle a nedv. Nem mondom, hogy kellemes volt. Több vágást kellett ejtenem. De így is csak kevés folyadék jött belőlük.

Mint mindig, befutottunk a Petropavlovszk közelében levő Ahomten-öbölbe. A konvojtiszt közölte, a „Transzbalt"-nak, a Szovjetunió abban az időben legnagyobb gőzösének pusztulását. A hajó visszatérőben volt az Egyesült Államokból mintegy 10 000 tonna rakománnyal. 1945. június 13-án a La Pérouse-szorosban, mondhatni az otthon küszöbén, megtorpedózták. A japánoknak nem volt nyugtuk.

A hajó farának jobb oldalán levő hajóraktárakat két torpedótalálat érte. A robbanás után a hajó még körülbelül 10 percig maradt a felszínen és utána farral elsüllyedt. A hajóval együtt öt ember elpusztult. A rádiósnak sikerült Vlagyivosztokba „SOS" jelet leadni és közölte a szerencsétlenség helyét. Ilja Gavrilovics Gavrilov kapitány kilencvennégy emberrel mentőcsónakokon megmenekült.

Japán a tengeren lényegében hadműveleti tevékenységet folytatott a szovjet állam ellen. A japán tengeralattjárók 1941 decemberétől 1945 áprilisáig szovjet hajókat süllyesztettek el.

Június 24. Feledhetetlen nap. A rádió örömhírt hozott a Vörös térről. A győzelmet ünnepelték, amikor a Lenin-mauzóleumnál sok száz horogkeresztes fasiszta zászlót dobtak le a földre.

Vlagyivosztokba való megérkezésem után találkoztam Gavrilov kapitánnyal, a vendégem volt és elmesélte, mi történt a „Transzbalt" gőzösön. A japánok ezúttal emberségesebben viselkedtek a szovjet tengerészekkel és nem alázták meg őket. Úgy látszik érezték, közel a megtorlás.

Ilja Gavrilovics, amint mondják, pőrén és mezítláb maradt, mindene odaveszett a „Transzbalt"-on. Emlékszem, mi kapitányok segítettünk rajta azzal, amivel tudtunk. Érdekes, hogy Ilja Gavrilo-

vics, aki egyáltalán nem tudott úszni, három ízben süllyedt el alatta hajó, de a mentőmellény segítségével a víz felszínén maradt.

Új mozdonyaink, alighogy sínre tették őket, feltartóztathatatlanul elrobogtak nyugat felé.

A maradék rakományt a Vlagyivosztoktól délre, néhány órányira fekvő Poszet-öbölben kellett kiraknunk. Révkalauz nélkül haladtunk át a szoroson kisebb-nagyobb köves szigetecskék között. Még világosban értünk Poszetbe és az egyetlen fából való horgonyzóhely mellett kikötöttünk.

A hajón természetesen a határőrök voltak az első vendégek. A határőrosztag orvosa művelt, képzett ember. Indítványára a legközelebbi kolhozba mentünk. Velünk jött a járási pártbizottság instruktora és Viktor Ivanovics Kopanyev is. A kolhoz gazdasága gyenge, kevés volt az embere. Hiányzott a trágya, a terveket nem teljesítették. Szemünkbe ötlött, hogy milyen hitvány a zab- és a búzavetés. A földeken zömmel nők dolgoztak. Néhány öreg a klub nagy és kényelmetlen helyiségében összegyűjtött gyermekekre vigyázott. Az ellátás rossz volt, a gyermekek szintén éheztek, a kolhoz majdnem az egész termését a frontnak adta, magának csak morzsákat tartott meg. Visszafelé egyikünk sem szólt egy szót sem.

– Mi lenne, ha segítenénk a gyermekeken? – kérdezte Kopanyev, miközben felkapaszkodtunk a lépcsőn. – Mit szól hozzá, Konsztantyin Szergejevics?

Én is gondoltam rá.

– Egyetértek, de beszéljük meg a politikai helyettessel.

A kajütbe kérettük K. V. Ricskov politikai helyettest, S. J. Okudzsavát, a hajóbizottság elnökét, és vázoltuk nekik, mi a helyzet a kolhozban. Egyhangúan úgy döntöttünk, hogy készleteinket megosztjuk a gyermekekkel. Ehhez azonban a hajó egész legénységének a beleegyezése kellett: az élelmiszerek egyenlő mértékben illetnek meg minden tengerészt. Engem bíztak meg, hogy a gyűlésen felszólaljak.

Vacsora előtt összehívtuk a legénységet. Melegen támogatták azt a javaslatot, hogy segítsünk a kolhoz gyermekein. A felszólalók javasolták, hogy csak a legszükségesebbeket hagyjuk meg magunknak, a többit adjuk a kolhoznak.

– Rendben van, az előző útról is maradt egy kevés – támogatta a szakács a javaslatot.

– Segítünk a gyerekeken – hallatszott minden oldalról. A járási pártbizottság tehergépkocsit bocsátott a rendelkezésünkre az élelmiszer-szállításhoz. A háromtonnás tehergépkocsit tetejéig megraktuk liszttel, vajjal, cukorral, tejporral, különféle kásákkal, húskonzervekkel. A legénység nevében a hajóbizottság elnökével az élen küldöttség ment a kolhozba az élelmiszerek átadására.

Természetesen nemcsak a mi hajónk osztotta meg élelmiszereit a gyermekekkel. Vlagyivosztokban sok esetről meséltek, amikor tengeri hajók legénysége segített a bölcsődéknek és óvodáknak.

Újabb utunkra 1945. július 18-án indultunk. A közeledő eseményeket senki sem sejtette.

A Szovjetunió szövetségesi kötelességéhez híven 1945 februárjában a jaltai konferencián kötelezettséget vállalt arra, hogy az európai hadműveletek befejezése után két-három hónap múlva hadba lép Japán ellen. Ezt a legszigorúbb titokban tartották.

Szerencsésen megérkeztünk a „Columbia" úszó világítótoronyhoz, fennakadás nélkül befutottunk Portlandbe és megkezdtük a rakodást.

A konvojtisztek elmondták, hogy ma atombombát dobtak le Hirosimára. Újságokat hoztak. Az újságok szalagcímeiben ez állt: „300 000 ember meghalt, a város teljesen romba dőlt."

– Végre mégis leszámoltunk a japánokkal – mondta a konvojszolgálat egyik főhadnagya. – Az angol nyelv egy újabb kifejezéssel – az „Atomic"-kal gyarapodott – tette hozzá komoran.

Bár sok méreg gyülemlett fel bennem a japán martalócokra a tengeri banditizmus és a szerencsétlenül járt tengerészekkel való barbár bánásmód miatt, ezt a fejleményt azonban túl szörnyűnek találtam. Háromszázezer teljesen ártatlan ember elpusztult. Egy egész város megsemmisült. Egész nap nem tudtam szabadulni a nyomasztó érzéstől.

Másnap San Franciscóba kellett utaznom a szovjet konzulátusra. Az előttem álló útra gondolva fontolgattam a különféle lehetőségeket: mehetek repülőgéppel, autóbusszal, de az utat Portlandből San Franciscóig vonaton is megtehetem.

Szerettem volna megnézni Oregon államot, amelyben Portland, és California államot, ahol San Francisco fekszik. Ezért a repülőgép nem jött számításba. Ilyen hosszú utat autóbuszon megtenni fárasztónak látszott, ezért a vonatot választottam.

Portlandnak nagy pályaudvara van A peronon rengeteg ember, mindenki siet valahová, az újságárusok az atomtámadás részleteit rikácsolják. De most megszólal a hangszóró: „Vonat indul San Franciscóba. Siessenek, mert elkésnek."

A hálókocsi ajtajánál egyenruhás néger kalauz fogadta és helyükre kísérte az utasokat. Nagy Pullman-kocsi volt a hálókocsi. Berendezése jócskán különbözött a mieinkétől. Az ablakok mentén süppedős fotölyök sorakoztak, elkülönített fülkék nem voltak, a fotölyöket egymásnak háttal helyezték el, keskeny válaszfallal elválasztva egymástól.

A vonat áthaladt California állam határán. Erre egy nagy plakát hívja fel az utas figyelmét. Ahogy egyre mélyebben hatoltunk be California belsejébe, úgy változott az ablakon keresztül elénk táruló táj. Valahova balra eltűntek a hegyek. A növényzet még bujább lett, a tűlevelű erdőkből egyre kevesebb volt, megjelent a sárga homok és helyenként sudár pálmák magasodtak.

A vonatról tévedésből egy állomással előbb szálltam le, mint kellett volna Ennek következtében természetesen nem találtam azt a gépkocsit, amelynek értem kellett jönnie konzulátusunkról.

Az az amerikai konzervgyáros, aki az úton mindenáron vitát akart provokálni arról, hogy hadba lép-e a Szovjetunió Japán ellen, véletlen útitársam lett – ő is ezen az állomáson szállt le. Amikor látta eredménytelen keresésemet, felajánlotta szolgálatait – felesége gépkocsin érte jött. Alig indult meg a gépkocsi, amikor kárörvendő mosollyal megkérdezte:

– De mégis mondja meg, fog-e Oroszország Japán ellen harcolni?

– Ez a lehetőség nem kizárt – feleltem kitérően.

– A Szovjetunió éppen most lépett hadba Japán ellen – jelentette ki ünnepélyesen az amerikai, és ez alkalomból gratulált.

Negyedóra múlva, amikor a híres Oakland Bridge-hez értünk, majd megsüketültünk az újságárusok kiabálásától, akik közölték a járókelőkkel, hogy a Szovjetunió háborút indított Japán ellen.

Háború Japánnal. Ez a hír arra késztet, hogy a küszöbönálló

útra gondoljak. Most hova megyünk? Hogyan szállítjuk a mozdonyokat?

Nemsokára ismét egy megrázó hír. Az amerikaiak augusztus 8-án atombombát dobtak Nagasakira. Újabb 300 000 áldozat. Erre a kegyetlenségre nehéz magyarázatot találni.

Másnap, miután a konzulátuson minden dolgomat elintéztem, visszautaztam Portlandbe. A vonaton élénk hangulat uralkodott. A beszélgetés az atombombázók és a Szovjetunió hadba lépése körül forgott:

– Az oroszok elagyabugyálják őket Mandzsúriában.

– Ott a japánoknak óriási hadseregük van, a Kvantung-hadsereg.

Jól emlékszem augusztus 11-re. Az amerikai rádió késő este azt jelentette: „Az UP hírügynökség éppen most jelentette a svájci Bernből, hogy a japán kormány felajánlotta a feltétel nélküli fegyverletételt."

Ebben az időben Ramisvili ellentengernagynál voltam, akit akkor neveztek ki az Egyesült Államok nyugati partján működő felvásárló bizottság elnökévé. A beszélgetés után felajánlotta, hogy elvisz a hajóhoz.

A városra alig lehet ráismerni. Bár későre járt, az utcák tele voltak emberekkel. Se vége, se hossza az összefüggő emberfolyamnak, az úttest is tele volt emberekkel. A gépkocsik alig tudtak haladni. Fiúk és lányok vettek körül bennünket. Amikor látták, hogy a gépkocsiban tengerészek ülnek, valaki virágot dobott be a nyitott ablakon. Ketten felmásztak a kocsi karosszériájára és táncolni kezdtek. Az ellentengernagy komolyan megijedt, hogy a gépkocsi tönkremegy. Körülbelül egy órán át nem tudtunk átmenni a városközponton. Minden oldalról örömkiáltások, nótaszó, zene hallatszott.

– A háború befejezését ünneplik, nekünk pedig még sokat kell harcolnunk – mondta a tengernagy, amikor végre kiszabadultunk a zsivajgó tömegből. És hozzátette: – Útjuk igen felelős. Semmilyen konvojra nem számíthatnak, csak a saját erejükre.

A hajón befejeződött a rakodás. A hajóraktárakat telerakták és lezárták. A daru reflektorfénynél rakta a mozdonyokat és a szerkocsikat a fedélzetre.

Másnap az amerikaiak azt a hírt hozták, hogy nem Vlagyivosztokba megyünk, hanem a Panama-csatornán keresztül Európába,

mert a távol-keleti tengereken az út a szovjet hajók számára igen veszélyes. Ezek azonban csak rémhírek voltak. Vlagyivosztokba megyünk a szokásos útvonalon.

Az indulást augusztus 15-re tűztük ki. Minden formaságot elintéztünk. Az amerikai ismerősöktől szívélyes búcsút vettünk, akik szomorúan búcsúztak tőlünk. Bár Amerikában megünnepelték a Japán feletti győzelmet, az amerikaiak tudják, hogy Mandzsúriában, Dél-Szahalinban és a Kuril-szigetsor északi részén heves harcok dúlnak. Az Első Kuril-szorost tűz borítja el.

Augusztus 14-én a konvojszolgálattól bizalmas okmányokat kaptam. Ezek azt az előírást tartalmazzák, hogy Petropavlovszkba menjünk.

A titkos okmányokat még indulás előtt át kellett tanulmányozni. Minden papírlapon ott állt a szigorú előírás: „Ezek az okmányok titkosak, és soha, semmilyen körülmények között sem szabad az ellenség kezébe kerülniük. Minden instrukciót és ismertetőjelet a keleti hosszúság 165. délkörének átlépése után azonnal el kell égetni."

Végre elbúcsúztunk a révkalauztól, aki a Columbia úszó világítótoronynál hagyta el a fedélzetet. Búcsúzáskor ezt mormogta:

– Azt tanácsolom, hogy se éjjel, se nappal ne vesse le a mentőmellényt.

Az idő szeles volt és a révkalauz csónakja hosszú ideig himbálózott a hullámokon. Az óceánon a hullámok napról napra nőttek. De mindenki örült a viharos időnek. Ilyen időben elképzelhetetlen a támadás tengeralattjárókkal. Hajónk pedig, mint a hullámon táncoló kacsa, kitűnően érezte magát.

Elsötétítve haladtunk, egy lámpa sem égett. A hajó oldalán levő zászlókat lefestettük. Vidám „karácsonyfánkat" – a semleges zöld, piros, zöld lámpákat első ízben nem gyújtottuk meg. Tíz szempár volt őrségben.

Néhány nap múlva elhagytuk az Unimak öblöt. Az őrnaszád kérdésére ismertetőjellel válaszoltunk és Dutch-Harbour felé vettük utunkat. Szigorúan a titkos utasítás alapján mentünk. A révkalauz augusztus 23-án bevezetett bennünket Dutch-Harbourba és a horgonyzóhelyre vitt. Nem tudva, mi lesz azután, elhatároztam, hogy feltöltöm üzemanyagkészletünket. A hajót a folyékony üzemanyag felvételére szolgáló töltőhelyhez vittem.

A támaszpont parancsnokától dzsipen egy konvojtiszt érkezett, aki bevitt Unalaska faluba, az Aleut-szigetek legnagyobb településére. Ezt oroszok alapították, még a XVIII. század hatvanas éveiben. A település az Iljuljuk-öböl mélyén fekszik és mindössze egy széles utcából áll, amely a part mentén húzódik. A település szélén fa lövegtalpon két régi orosz ágyú áll. A faluban van egy nagy élelmiszer- és iparcikkraktár, egy bódé, amelyben Coca-Colát árulnak és néhány pajta. Az egyikben van a mozi. Az utcában egy régi pravoszláv templom. Akikkel a faluban találkoztam, oroszul beszéltek, igaz, hibásan.

A tankolóhelyre visszatérve megpillantottam hajómat és megdermedtem. Minden mértéken túl meg volt terhelve. Gondos Viktor Ivanovicsunk igyekezett annyi üzemanyagot felvenni, amennyit csak bírt. A tartályok természetesen „csurig" tele voltak, de üzemanyagot csak nem szivattyúznak vissza. Az állás alatt lecseréltük a mélyvízi bombákat, vételeztünk, feltöltöttük muníciónkat és a kéményre fémszitát szereltünk, hogy kioltsa a kirepülő szikrákat.

Estére megjött a parancs, hogy menjünk Petropavloszkba és mellette szigorú figyelmeztetés: csak világos napszakban menjünk be a kikötőbe. Révkalauz fogad bennünket, aki átvezet az aknamezőkön. Amint a konvojtiszt mondta, Sumsu szigeten még folynak a harcok.

Augusztus 24-én késő este elindultunk Petropavlovszkba. Meg kell mondanom, hogy valóban felelősségteljes út volt. Út közben nemcsak a japánok tengeralattjáróival, hanem víz feletti hajóival is találkozhattunk.

A politikai helyettessel és az első tiszttel való megbeszélés után elhatároztuk, hogy már az első éjjel próbariadót tartunk, a várható eseményekhez hasonló feltételek között. Nappal az első tiszt mindenkit figyelmeztetett, hogy ruhában aludjék és a lábbelit úgy helyezze el, hogy gyorsan felvehesse, és okvetlenül tegyen maga mellé egy villanylámpát. Éjjel két órakor hangosan megszólalt a harang. Előzőleg néhány ajtót becsuktak és a riadó elhangzása pillanatában kialudt a fény. A személyzet egyes tagjai csak 5–6 perc múlva tudták elérni őrhelyüket. A többség természetesen időben odaért, de azok, akik nem tudtak kimenni, jó leckét kaptak. Ettől az éjszakától kezdve senki sem vált meg villanylámpájától. Minden mentőcsó-

nak kint volt a hajó oldalán, és mint általában háborús utakon, minden szükségessel felszerelve.

Közben az idő rosszabbra fordult. A délnyugati szél tizenegy ball erősségűre fokozódott. Kegyetlen vihar tombolt. A hajó érezhetően egyik oldaláról a másikra dülöngélt, de minél rosszabb volt az idő, annál jobban éreztük magunkat.

Siettünk, ahogy csak bírtunk, de nem tudtunk világosban a megbeszélt helyre érni. Kétségtelen, itt kezdődtek az aknamezők. Hogy ne lötyögjünk a tengeren és ne hívjuk fel magunkra az ellenség figyelmét, elhatároztuk, hogy behajózunk a közeli Morzsovaja-öbölbe.

A nyár vége felé járt, a parti fákon és cserjéken sárgásvörös árnyalatú levelek tarkállottak. A nagy kamcsatkai vörös berkenye teljes színpompájában állt előttünk. A nyírfa és a berkenye – a nekünk oly kedves hazai fák, mennyire felizgattak bennünket. Ó, a haza! Ebben a csendes öbölben úgy éreztük magunkat, mint egy hatalmas erőd falai között.

Ezen a napon révkalauz vezetésével befutottunk az Avacsin-öbölbe. Még sohasem láttam ennyi szovjet hajót egy helyen, legfeljebb talán Vlagyivosztokban. Nagy nehezen egy kis helyet kerestem hajóm számára és horgonyt vetettem.

A kikötőben motorcsónakok és csónakok hasították a vizet, a tengerészek elmondták egymásnak az újságokat. Ezek aggasztók voltak: Sumsu szigeten elkeseredett harcok folynak. Este leeresztett zászlóval egy számozott katonai szállítóhajó érkezett. Sebesülteket hozott. Amikor Portlandből elindultunk, a kamcsatkai védelmi körzet csapatai megkezdték a rohamot Sumsu, Paramusir és Onyekotan sziget ellen.

Sumsu sziget, amelyet Kamcsatkától az Első Kuril-szoros választ el, kemény dió volt és a Kuril-szigetsor legjobban megerősített szigetének számított. Minden olyan szakaszt, ahol deszantot lehetett volna partra tenni, föld alatti járatokkal és futóárkokkal ellátott tartós és hevenyészett bunkerek tüze pásztázott.

Az Avacsin-öbölbe harcban megsérült teherhajók futottak be sebesültekkel és halottakkal, és lőszerrel meg csapatokkal megrakva távoztak.

Derült napok voltak, mint Kamcsatkán mindig ebben az időben. A teher- és halászhajók, amelyeket a Csendes-óceáni Flotta pa-

rancsnoksága mozgósított, a Kuril-szigeteken, Dél-Szahalinban és Koreában is becsülettel végrehajtották harci feladataikat a legveszélyesebb szakaszokon.

További három fárasztó nap telt el. Azok a tengerészek, akik részt vettek Sumsu sziget ostromában, elmondták, hogy a japánok rendkívül szívósak. A part minden méterét szovjet katonák és tengerészek vére öntözte. Valaki beszélt a „Szever" úszó bázis fedélzetmesteréről, a kommunista Nyikolaj Vilkovról. Ő megismételte Alekszandr Matroszov hőstettét, testével fedte be az ellenséges bunker lőrését.

Mindnyájan éreztük, hogy valahol a közelben, egészen mellettünk súlyos ütközet dúl. A deszantok lövöldözéseinek utóhangjai tompán egészen a petropavlovszki kikötőig elhallatszottak.

Szeptember 2-án este az Avacsin-öbölben egyszer csak lövések hallatszottak. Díszlövés volt a Japán felett aratott győzelem tiszteletére. A szovjet csapatok szétverték a Kvantung-hadsereget. A hajók rádiósai vették a Japán feltétlen fegyverletételéről szóló örömhírt. Valaki lőtt egyet – és ezzel elkezdődött. A géppuskák nyomjelző lövédekekkel sorozatokat lőttek, a lövegek pedig világító gránátokat.

Petropavlovszk békés lakosai, akik az egész háború alatt nem ismertek sem tüzérségi tüzet sem légibombázást, most megrémültek a váratlan ágyúzástól.

A tengerészek nehezen tudták türtőztetni magukat a nagy örömhír hallatán. Az üdvlövések elég hosszú ideig tartottak, és csak nehezen tudott véget vetni neki a kikötő kapitánya, aki motorcsónakon sorra járta a lövöldöző hajókat. Én szintén nem tudtam türtőztetni magamat és ágyúmmal három ízben világító gránátot lőttem fel.

Reggel engedélyt kaptunk, hogy elindulhatunk Vlagyivosztokba.

Ismét a tenger. Hosszú idő óta először hajóztunk úgy, hogy nem gondoltunk a japán torpedókra.

A La Pérouse-szorosból rádiótáviratot küldtünk a „Mikojanovszk" halfeldolgozó kombinátnak, és kértük, értesítsen Ilja Szergejevics Burgalov fűtő sorsáról. Mostantól kezdve semmitől sem kellett félnünk. A rádióforgalom szabad. Megkaptuk a választ: Burgalov felépült és kiengedték a kórházból. Keresztapái – hajónk legénységének tagjai – nagyon örültek a hírnek.

Most már csak az úszó aknák voltak veszélyesek számunkra. September volt, a Távol-Kelet legszebb hónapja. Sem köd, sem eső, napos, derült idő.

A Valentin-öbölben megkaptam az aknamezők elhelyezési vázlatának másolatát, amelyen fel voltak tüntetve azok az útirányok, amelyeken biztonságosan lehetett hajózni Vlagyivosztokig.

Vlagyivosztokban megtudtuk, hogy egy japán repülőgép támadást intézett a városban levő olajraktár ellen. A repülőgépet egy japán kami-kaze – öngyilkos pilóta – vezette. Augusztus 18-án abban az időben, amikor a Csendes-óceánon útban voltunk Dutch-Harbour felé, a Pervaja Recska olajtelepen horgonyzó „Taganrog" tartályhajón az őrségben levő Roszljakov vöröstengerész 2 kilométer távolságban a felhők között egy repülőgépet észlelt.

A repülőgép alacsonyan repült a tenger felett, a tartályhajó felé. Roszljakov őr jelt adott a harci riadóra. A tengerészek elfoglalták helyüket. A kezelők felálltak a lövegek és géppuskák mellé.

A japán repülőgép géppuskasorozatot adott le a tartályhajóra. Burmisztrov sorhajóhadnagy, a katonai helyettes, kiadta a tűzparancsot.

A repülőgép körülbelül 1 kilométer távolságból tovább géppuskázta a tartályhajót. A sorozatok eltalálták a parancsnoki hidat, megrongálódott a szellőztető ventillátor, a lövedékek elfűrészelték az árbocot és sok helyen kilyuggatták a felső fedélzetet.

Burmisztrov sorhajóhadnagy „Oerlikon" nagy űrméretű géppuskával tüzet nyitott a mélyrepülésben repülő gépre, amely kigyulladt. A lángoló gép jobb oldalára dőlve rárepült a tartályhajóra. Jobb szárnya leszakította a hajó antennáját és tőle 15 méterre lezuhant. A repülőgép benzintartályai felrobbantak. A tűz gyorsan terjedt a vizen és a „Taganrog"-hoz közeledett.

A tartályhajó nemrég ürített benzint és a robbanási veszély igen nagy volt. Poverjov főgépész azonban néhány percre beindította a főhajtóművet és a hajó el tudott távozni a veszélyes övezetből. A „Taganrog" tengerészei négy tömlővel oltották a lángokat, nem engedték, hogy a tűz közel érjen a hajóhoz.

A Kuril-szigeteken

1945. szeptember 30-án reggel azt az utasítást kaptuk, hogy hajónk kezdje meg a rakodást Dél-Szahalin és a Kuril-szigetek számára.

Október 7-én indultunk és három nap alatt megérkeztünk Otomari kikötőbe. A La Pérouse-szoroson katonai aknakereső hajó vezetésével haladtunk át. A hajón 4400 tonna rakomány és 75 utas volt.

Otomari kikötőben az északi horgonyzóhelynél kötöttünk ki, és a kirakodás több napig tartott. Ugyanott felvettünk még 400 tonna rakományt a Kuril-szigetek számára és még 700 utast.

Voltak köztük asszonyok is és sok házi cókmók. Hétszáz utas sok a mi teherhajónk számára, és mindenkit nem tudtunk zárt helyiségben elhelyezni. Jó, hogy a távol-keleti ősz nem csapott be bennünket, meg az út is rövid volt, mindössze egy nap.

Napfelkeltekor kitárultak előttünk a Kuril-hegyek csúcsai: ibolyaszínű árnyékok a napfelkelte rőt pírján. Délre befutottunk a Jekatyerina-szorosba. A hajó körül, mint amikor a folyón a vízfolyással szemben haladunk, bugyborékoltak az áramlatok. Bár a térkép jó vízmélységeket mutatott, eszembe jutott: vajon nincsenek kövek ebben a szorosban?

Október 16-án este Iturup-szigeten horgonyt vetettünk az öbölben. Nagy öböl. Partjain elszórtan félig a földbe ásott házak. Az utak rosszak.

A fa kevés, azokat, amelyek a parton állnak, a szél egy irányba hajlította. A sziget természetvilága első látásra a murmanszki területre emlékeztet, de sok a fű és zöld bokor.

Másnap átmentünk a szomszédos Kunasir-szigetre. Sűrű ködben haladtunk. Csak 7 mérföldről mutatkozott a part. A Furukamann-van-öbölben a horgonyzóhely messze van a parttól. A kirakodás minden késedelem és huzavona nélkül azonnal elkezdődött.

A tenger felől borús időben a sziget barátságtalannak látszott. Látcsővel világosan láttam három magas kéményt: a halászati, a rákfeldolgozó és az osztrigafeldolgozó üzem kéményét. Sok éven át ezeket a titokzatos szigeteket csak távolról láthattam. Számunkra ti-

tokzatosak, de orosz tengerészek már a XVII. és a XVIII. században felfedezték és kikutatták a Kuril-szigeteket.

Gépkocsin mentünk a homokos parton. Apály volt, a kerekek alig észrevehető nyomot hagytak a homokon.

Egy félig romos épület – az osztrigafeldolgozó üzem – körül hegyekben állnak az üres kagylók. A telepen sok kis elárusító bódé és három elnagyoltan összetákolt fatemplom. A templomtetőkről bemaszatolódott zsinegek függtek, felső végük csengőhöz kötözve. Az imádkozók buzgón rángatták a zsinegeket, hogy felhívják magukra az istenség figyelmét.

A falu után ráfordultunk a sáros és rossz erdei útra. A japán hatóságok egyáltalán nem törődtek az utakkal. Az erdőben tölgy, jávor és egyéb lombos fák. A bambusznád a nyílt terepen a kukoricaföldekre emlékeztet. Az ember azt gondolná, hogy Kijev környékén van. Itt vadon is nőtt a szőlő, édes, hosszúkás szemekkel.

Az erdőben van egy kénes forrás. Száz méternyire tőle a gyógyfürdő faépülete.

Nagyobb hatással volt rám Szikotan-sziget. Az öböl keleti partján famóló a cethalászhajók és a cetfeldolgozás számára. Voltam az üzemben. Ebben a legfőbb a hosszában lefektetett gerendákból összeállított csunda. Felette egy szerkezet, a kibelezett cettetemek felcsőrlőzésére. Oldalt fapajták. A japánok elmondták, hogy évente körülbelül száz bálnát ejtenek el.

A közelben egy kis japán falu. Kis bódékat látunk, amelyekben zöldséget, halat, savanyított retket és mindenféle vicik-vacakot árultak.

A szigeten sok a liget. Fekete és vörös fenyő, bambusz. A bozótban ribiszke.

A Kuril-szigetsor déli részéhez tartozó sziget partjánál két napig álltunk. A kirakodás serényen, fennakadás nélkül folyt.

Október 25-én átmentünk Iturup-szigetre és ismét horgonyt vetettünk az öbölben. Itt voltak összes utasaink, akiket az első alkalommal partra tettünk. Az öböl nyitva áll a délkeleti szeiek előtt és állás szempontjából igen veszélyes. A távol-keleti ősz egyelőre kegyes volt hozzánk, de elérkezett a november, ez pedig már veszélyes hónap.

Minden erőfeszítésünk ellenére november 1-én még mindig körül-

belül 70 tonna rakomány volt hajónkon. Az előző napon a barométer erősen süllyedni kezdett. A barográf majdnem függőleges vonalat rajzolt. A hajó legénysége egész éjjel a farnál levő hajóraktárakban dolgozott. Ezeket meg kellett tisztítani a szeméttől, elő kellett készíteni víz felvételére. A hajó üres volt, a csavar kiállt a vízből. A magasan kiálló hajótestbe a szél belekapaszkodik és a csupasz hajócsavar nehezen viszi a hajót széllel szemben.

Szerencsére, a hajó fara közti üregeket sikerült kitisztítani és vízzel feltölteni. Az 500 tonna víz majdnem elmerítette a hajócsavart.

November 1-én 15 óra tájban hirtelen erősödött a szél és erősen hullámzani kezdett. A horgonylánc elszakadt.

A horgonylánc elszakadása – kellemetlen esemény. Ez esetben azonban a menekülés volt. A Csendes-óceán hullámai ostromolták a partot. A viharos erejű szél a hullámtarajokat a hajóra sodorta. A part egészen közel volt. Ha még néhány percig bajlódunk a horgonnyal, lehetséges, hogy a parton találjuk magunkat.

A gépháztávírón leadtam a „teljes sebességgel hátra" jelet és felhívtam a gépházat.

– Viktor Ivanovics, szorítson ki mindent a motorból. Érti? Végeztem. A part felé sodródunk.

– Értettem, teljes sebesség – felelte Kopanyev.

A motor tizenkét percig elkeseredetten dolgozott. A hajó egyhelyben állt és érezhetően himbálózott a hullámokon. Nem közeledett a parthoz, de nem is távolodott el tőle.

Ismét eszembe jutott a „pomor" bűvölés. Minden áldozatra kész voltam. Mire nem gondol az ember ilyen időben! Bosszantó lett volna, ha a háború szerencsés befejezése után ebben a szerencsétlen öbölben veszítem el a hajót.

A tizenharmadik percben – az időt pontosan megállapítottuk – a hajó a szél ellenében megmozdult és lassan távolodni kezdett a parttól. Még fél óra hosszat élet és halál között lebegtünk. Ha a szél tovább erősödik, lehetséges, hogy nem tudtunk volna kievickélni. Ezúttal azonban minden szerencsésen végződött. Sikerült megfordulnunk és irányt vennünk a tenger felé. A sebesség óránként mindössze másfél mérföld. 22 órakor a szél orkán erejűre fokozódott, de már az óceánon voltunk. Hosszában és keresztben is dülöngélt. Ilyen vihart csak egyszer értünk meg – 1944 januárjában.

A japán rakodómunkások, ezek a született tengerészek, akik sürgős távozásunk miatt a hajón maradtak, a hullámzástól félholtra váltak és sorban, egymás mellett feküdtek az alsó folyosókon.

Kellemes volt látni a tengerésztanulókat, akiket 1943-ban vettünk a hajóra. Ők nagyszerűen tartották magukat.

A nyílt tengeren a hullámzás és a szél azok számára szörnyű, akik a tengert a partról szeretik. Mi viszont, ahogy a szigettől eltávolodtunk, biztonságban éreztük magunkat.

Az éjszaka szörnyű dülöngélésben telt el. Az idő csak három nap múlva csendesedett és végre visszatérhettünk a rakodási helyre.

November 5-én hajnalban megkezdtük a kirakodást és 13 órakor az egész rakomány a parton volt. Ezen a napon befejeztük az évi rakodási terv teljesítését. 108 százalékos teljesítést értünk el. A sikert az tette lehetővé, hogy a hajó legénysége a nehéz körülmények között önfeláldozóan végezte a kirakást. A legénység tagjai nemcsak a csörlőknél álltak, hanem brigádvezetőként, motorkezelőként és matrózként is dolgoztak, s kirakták az árukat a hajó gyomrából.

A kirakodás alatt megpróbáltuk kiemelni az elveszett horgonyt, de nem sikerült. Úgy látszik, beékelődött a víz alatti kövek közé.

A horgony – nem csupán két tonna kiváló minőségű vas. Minden tengerész tudja, ha például a gép meghibásodik és a hajó a part felé sodródik, a horgony megakadályozhatja a szerencsétlenséget. Nemhiába tekintették a horgonyt ősidőktől fogva a remény szimbólumának. Ha valaki vállalkoznék rá, hogy felsorolja a horgonynak a hajózásban szerzett érdemeit, sok papírt kellene teleírnia.

Hosszú ideig nem tudtam megnyugodni, igyekeztem magamnak magyarázatot találni ennek a szomorú eseménynek az okára. Kinek a hibája? Vagy senki sem hibás? Lehet, hogy a személyzet őrségben levő tagja kissé később figyelmeztetett, mint ahogy kellett volna? Mindig igényes voltam a munkatársakkal szemben és szigorúan megtoroltam a szolgálati mulasztásokat. De ha egyszer megtörtént a baj, akkor a hibát nem lehet a beosztottakra kenni.

Jól emlékszem Nyikolaj Leszkov könyvének egyik részletére. Egy tábornokról szól, aki megszemlél egy lovasezredet. Az ezred lovai sovánvak, ápolatlanok. A tábornok erőt vett magán és hallgatott. De amikor az ezredes a lovak rossz állapotát a századparancsnokok

fiatalságával próbálta mentegetni, nem tudta tovább tűrtőztetni magát:

– Bocsásson meg, de ostobaságot beszél. Az ezredparancsnoknak mindenért felelnie kell. Ön igen ferdén gondolkozik! Az ezredparancsnok a századparancsnokokra, a századparancsnokok pedig a szakaszparancsnokokra kenik. A szakaszparancsnokok az őrmesterek, az őrmesterek meg a katonákra hárítják. A katonák pedig az úristenre. Az úristen pedig így szól: „Hazudtok csirkefogók, én nem vagyok a ti lovászotok, hogy betörjem lovaitokat. Törjétek be magatok!"

Azért, ami történt és azért is, ami történhetett volna, egyedül én vagyok felelős.

Elmulasztottam a hajót időben biztonságos helyre vinni. Ilyen elhatározást meghozni nem egyszerű: egyrészt az üzemeltetési érdekek, másrészt a hajó biztonsága.

Kezembe került valamilyen írás: „Hogyan viselkedjem az alárendeltekkel szemben." Már nem emlékszem honnan származott, egy amerikai folyóiratból vagy valamilyen könyvből. Megőriztem az elsárgult papírlapot, amelyen kézzel írt tizenöt tanács állt.

A tanácsokat sok éven át ellenőriztem és meg kell mondanom, hogy általában helyesek. Ha minden parancsnok legalább a felét felhasználná mindennapi munkájában, az ügy kétségkívül nyerne vele.

Íme a tanácsok:

1. Hallgass a bírálatra.
2. Légy figyelemmel mások véleményére, még akkor is, ha helytelen.
3. Légy végtelenül türelmes.
4. Légy udvarias, sohase légy ingerült.
5. Légy igazságos, különösen a beosztottakkal szemben.
6. Légy rövid.
7. Harmadik személy jelenlétében ne fedd meg a beosztottadat.
8. Mindig köszönd meg a jó munkát.
9. Sohase csináld azt, amit beosztottaid csinálhatnak, életveszéllyel járó esetek kivételével.
10. Egy okos beosztott kiválasztása és kiképzése mindig hálásabb feladat, mint amikor az ember maga végzi el a dolgokat.
11. Ha az, amit munkatársaid cselekszenek, nem tér el gyökere-

sen a te véleményedtől, adj nekik maximális cselekvési szabadságot és ne vitatkozz apróságokon. Az apróságok csak nehezítik a munkát.

12. Ne félj, ha alárendeltjeid tehetségesebbek nálad, hanem légy büszke az ilyen beosztottakra.

13. Sohase vedd igénybe hatalmadat addig, amíg minden más eszközt nem használtál fel, de ebben az utolsó esetben alkalmazd maximálisan.

14. Ha kiderült, hogy intézkedésed hibás, ismerd el a hibát.

15. A félreértések elkerülése céljából mindig törekedj arra, hogy írásban add intézkedésedet.

November 5-én este kelet–nyugati irányban áthaladtunk a La Pérouse-szoroson és november 8-án megérkeztünk Vlagyivosztokba. A novemberi ünnepet feszült munkával töltöttük a tengeren. A hajózási társaság 108,8 százalékban jóváhagyta a legénység éves tervének teljesítését, megkaptuk az első prémiumot.

Néhány nap múlva Moszkvába hívtak. A tengerészekre nagy munka várt nyugaton.

*

A tengerészek nehéz sorsára gondolva fejezem be írásomat. A tengerész teljesen hajójának él. Egész élete a fedélzeten, a gépnél, a parancsnoki hídon zajlik, az otthontól, a hozzátartozóktól és a rokonoktól távol. A tengerész fiatal fiúként kerül a hajóra és aggastyánként tér vissza a partra.

A tengeren gyakran nyakig van az ember a gondban, felel a hajóért, a rakományért és a rábízott emberi életekért. A parancsnoki hídon töltött álmatlan éjszakák, szelek, hányódás a hullámokon, előre nem látott esetek határtalan erőfeszítéseket követelnek. Néha a világítótorony makacsul nem akar mutatkozni. Veszélyes helyen soká kell várni a révkalauzra. Vagy egy másik hajó van a ködben túl közel hozzánk. A parti kapkodás a be- és kirakodással . . . Igen, a kapitánynak sok mindenféle dolga van és néha igen nyugtalanítók. Ezt nem mindenki viseli el, sokan nem bírják. A tengernek súlyos áldozatokat kell hozni . . . De mi lennék, ha életemet újra kezdeném? – kérdem magamtól. Talán űrhajós?

Magam elé képzelem a csillagok közti végtelen űrt, a hideget és a

sötétséget. Ez, természetesen csábító, az emberiségnek szüksége van rá. De mennyi még a dolog itt, ezen a meleg szülőföldön . . . Nem, csakis tengerész lennék!

A háború utáni években a Szovjetunió a világ egyik legnagyobb tengeri hatalma lett. Flottánk – hadi-, kereskedelmi és halászflotta egyaránt – mindenütt ott van a világ tengerein. Flottánk mérhetetlenül megnőtt. A szovjet emberek millióinak alakultak ki kapcsolatai a flottával. Az ország sok üzeme a tengeri flottának dolgozik. Az emberiség haladásában sok minden összefügg a tengerekkel és az óceánokkal. A világ tengerei egyre újabb és újabb gazdagságot és lehetőséget tárnak fel az emberek előtt.

A foglalkozásukat megszeretett fiatal tengerészek ezrei dolgoznak a tengeri flotta hajóin. Szívósan viselik a tengerészszolgálat terheit és veszélyeit. Van nekik kitől tanulni. Apáik és nagyapáik dicső tettei, akik a Nagy Honvédő Háború idején példát mutattak a Haza odaadó szolgálatából, sohasem fognak feledésbe merülni.

Függelék

JELENTŐSEBB HAJÓZÁSI, HADITENGERÉSZETI KIFEJEZÉSEK, FOGALMAK

Ammonál – ammonsalétrom tartalmú ipari robbanóanyag.

Bar – a nyomás (légnyomás stb.) egyik mérőegysége.

Baler – (angol) Szapoly. Nyeles meregető edény a csónakba hatolt víz eltávolítására.

Batométer – vízmélység meghatározására szolgáló műszer.

Braspil – (Brat-Spill, német) Itt: horgonycsörlő. Többnyire vízszintes tengelyű, kétfejes, láncdióval ellátott csörlőberendezés a horgonyláncok behúzására, kieresztésére. A hajófaron a farhorgony kezelésére álló fejes, függőleges tengelyű csörlőt használnak, horgonylánc helyett sodronykötéllel.

Ball – a meteorológiában a szélsebesség vagy -erősség fokának mérésére szolgál. A földrengés erősségi fokának is kifejezője. Ball-lal fejezik ki a jég százalékos vastagságát, a hajó körüli sűrűségét is. (Ma már kevésbé használatos.)

Csomó – tengeri hajók sebességének mértékegysége. Egy csomó = 1 tengeri mérföld (1852 m) egy óra alatt.

Deviáció – általánosan: a mágneses tájoló iránytűjének eltérése a mágneses északi iránytól a környezetben levő vastartalmú kőzetek hatására. Hajózásban: A hajó mágneses tájolója iránytűjének eltérése a mágneses északi iránytól a hajóban levő lágyvas és acél szerkezeti elemek hatására. A D. mértéke ennélfogva függ a hajó útirányától, vagyis az említett, az eltéréseket előidéző tényezőket ért mégneses hatásoktól. Kiküszöbölése a tájolóházban elhelyezett mágnesrudacskákkal történik.

Forstenge – előárboc vagy mellső keresztrúd.

Girokompasz – pörgettyűs iránytű.

A hajó fontosabb részei – a *hajótestet* a bordázatra szegecselt vagy hegesztett külhéjlemezelés alkotja. A test keresztirányú vízhatlan *válaszfalakkal* rekeszekre van osztva, hogy lékesedés esetén ne az egész

hajó árasztódjon el. Vízszintes hosszanti tagoltságát a *fedélzetek* adják, személyhajókon 5–8, csaknem a hajó egész hosszában végigfutó fedélzet van, teherhajókon 2–3. A hajótest sérülésének leginkább kitett két végében, az orrban és a farban ugyancsak vízhatlanul lezárt *ütközési kamrát* találunk, feladatuk az elárasztódás megakadályozása. A fedélzetek által bezárt térségek a *fedélközök*. A főfedélzet alatti rekeszekben vannak az *áruraktárak*, ún. hombárok, ezek *fedélzeti nyílásai* ugyancsak vízhatlanul lezárhatók, a *gépház*, a *lakóterek* egy része. A hajótest a már említett biztonsági okokból általában *kettős fenékkel* készül, ennek rekeszeit üzemanyag, ivóvíz és ballasztvíz tárolására használhatják fel. Találunk a hajókban külön *ballaszt-tartályokat* is, rendeltetésük, hogy tengervízzel feltöltve az üresen utazó hajónak kellő stabilitást biztosítsanak, a hajó merülését növeljék, hogy a propeller megfelelő vízmélységben forogva gazdaságosan és biztonságosan működjön. A főfedélzeten *felépítményt*, *fedélzeti házakat* találunk. A felépítmény több szintes, a személyzet, utasok *lakótereit* foglalja magába, közös helyiségeket, konyhát, éléskamrát, irodákat. Legfelső szintjén a *parancsnoki híd* helyezkedik el a *kormányházzal*, *térképfülkével*, *rádiófülkével*. A hajóorron van a horgonycsörlő, kötélbakok a hajó kikötéséhez, kisebb csörlőt, kötélbakokat találunk a hajófaron is. A *hajóárbocok* valamikor a vitorlákat hordozták, napjainkban navigációs lámpákat, rádióantennákat találunk rajtuk, valamint a rakodóberendezések függesztésére szolgálnak. A rakodóberendezés állhat gémemelős forgó-darukból, rakodóárbocos csörlőkből. Rendszerint a felépítmény felső szintjén, az ún. csónakfedélzeten vannak elhelyezve kétoldalt a *mentőcsónakok*. A gépházban találjuk a hajó *meghajtó berendezését* (gőzgép, turbina, Dieselmotor), az *áramszolgáltató* berendezést, szivattyúkat (köztük fenékárok-, tűzoltó tengervíz-szivattyúkat), a *kapcsolótáblákat*, *vezérlőfülkét*. Részben a felépítményben, részben a főfedélzet alatt vannak a különböző *tároló helyiségek*, *bűtő-*, *fagyasztó* kamrák, pékműhely stb. *Betegszoba* (személyhajókon kórház, műtő), *mozi*, *uszoda* egészíti ki a sort, *beépített tűzoltóberendezések* (vízpermetező, CO_2 haboltó).

Hidroakusztikus berendezések – többnyire ultrahangok által keltett rezgéseknek a céltárgyról (tengerfenék, hajótest, halraj) való visszaverődésén alapuló mérőberendezések. A második világháborúban fejlesztették ki (ASDIC, SONAR) tengeralattjárók felderítésére. A vissza-

verődött jeleket a készülék az eltelt idővel integrálva távolságadatként adja meg vagy szelvényes felméréseknél grafikusan ábrázolja. Nemcsak óceánográfiai kutatásokban, a hajók mélységmérő berendezéseként használják, de egyre jobban terjed a halászatban, ahol a korszerű akusztikus berendezések nemcsak a halrajok tartózkodási helyét, de azok összetételét (tonhal, szardínia stb.) is jelzik s ezzel nagymértékben növelik a halászat hatékonyságát.

Hüvelyk – 2,54 cm-nek megfelelő mértékegység.

Izobát – a tengerszint alatti, azonos mélységű pontokat összekötő vonal.

Kormánycsap – a kormánylapát forgótengelyének alsó befogása, felfekvése.

Kronométer – különleges gátlószerkezetű rugós óra, melyet csillagászok észlelésekhez, valamint repülőgépen és hajón helymeghatározás céljára használnak.

Magnetométer – mágneses tér megfigyelésére, mérésére használatos eszköz.

Mazut – a kőolaj nehéz lepárlási terméke.

Nansen-küszöb – feltételezhetően víz alatti hegygerinc az Északi-Jeges-tengeren, Grönland északkeleti része és a Svalbard (Spitzbergák) között, melynek lehetséges létezésére először F. Nansen mutatott rá a XX. század elején. Az ezt követő vizsgálatok (szovjet tudósok 1957–1962-ben az „Ob" és a „Lena" hajókon folytatott expedíciója) nem igazolták ezen a helyen az összefüggő küszöb létezését, egyes kiemelkedések mellett mély süllyedéseket fedeztek fel.

Navigációs eszközök – a szárazföldeknek, szigeteknek csak partalakulatai, jellegzetes tereptárgyai találhatók rajtuk, viszont tartalmazzák mindazt az adatot, amely a hajó irányításához, helyzete megállapításához és biztonságos kezeléséhez szükséges. A fokhálózattal (délkörök, szélességi körök) ellátott, különböző léptékű térképeken így megtalálhatjuk a vízmélységeket, áramlatok bejelölését, zátonyok elhelyezkedését, a tengerfenék összetételét (homok, kavics, szikla, globigerinás iszap stb.), hajóroncsok, más víz alatti akadályok helyzetét, hajózási kitűzéseket (bójázás), világítótornyok helyzetét és karakterisztikáját, a mágneses anomáliák adatait stb. *Szextáns*, tükrös, optikai szögmérő műszer, égitestek látóhatár fölötti magasságának mérésére, táblázatokból

kivehető csillagászati adatok, greenwichi időpont, gömbháromszögtani képletek segítségével a műszerrel kapott értékkel a hajó helyzetét állapítják meg. *Tájoló* (kompasz), lehet mágneses és pörgettyűs, régebben vonásokra (64), újabban 360 fokra beosztott szélrózsával. Útirányok betartására, helymeghatározó iránylatok meghatározására szolgál, a hajóvezetés egyik alapeszköze. *Rádióiránymérő* (gonio), meghatározott földrajzi helyen működő rádióállomások megkülönböztetett irányjeleinek bemérésére szolgáló készülék, több állomás bemérésével kapott iránylatok a térképbe rajzolva megadják a hajó helyét. *Sebességmérő eszközök* (log). Lehetnek a hajó által vontatott zsinór végén levő propellerrel forgatott óraműves számláló szerkezetek, de lehetnek a hajófenékbe beépített ún. áramlásmérők, sőt a Doppler-elv alapján működő műszerek is. A hajó által megtett távolságot és a hajó mindenkori sebességét mérik mint a hajóhely megbecsléséhez nélkülözhetetlen adatokat.

Regisztertonna – a tengeri hajók befogadóképességének űrmértékben kifejezett mértékegysége (RT). Egy regisztertonna = 100 angol köbláb = 2,83 köbméter. A bruttóregisztertonna (BRT) a hajó teljes űrtartalmát mutatja. Ha ebből levonjuk a személyzet lakóhelyiségeinek, a gépi és hajózási berendezéseknek, valamint az üzemanyag tárolására szolgáló raktáraknak a térfogatát, megkapjuk a szállítandó áruk és személyek elhelyezésére szolgáló nettóregisztertonna (NRT) tartalmat.

Repiter – (repeater, angol) – ismétlő. Itt: a pörgettyűs tájoló (főtájoló) által elektromosan vezérelt kis „fiatájoló", amit a parancsnoki híd két szélén (iránylatok készítésére), a parancsnoki, gépüzemvezetői fülkében szoktak elhelyezni ellenőrző műszerként.

Ropak – jéggyűrődés, jégtábla, amely élével viszonylag sima jégfelületen áll.

Ruderpisz – a kormányrúd, kormánytönk.

Ruderposzt – a hajó tatjának függőleges gerendája, amelyre a kormány fel van függesztve.

Tengeri mérföld – tengeri hosszúságmérték. Egy tengeri mérföld = 1852 m.

Tvindek – a hajó két fedélzete közti helyiségek, amelyek a rakomány, az utasok és a személyzet elhelyezésére szolgál.

Összeállította: Hegedüs Hubert

107321

Tartalom

Olvasóimhoz 5

ELSŐ RÉSZ

A Jeges-tenger

A harminchármak tábora 9
A „Szedov" egyedül marad 18
A második sarkvidéki éjszaka előtt 31
Viadal a jégtáblákkal 38
Tizenöt kutató 52
A haza hangja 57
A sodródás végéig a hajón maradunk 66
A tengerfenék mérésének bonyodalmai 72
A „Szedov" felkészül a hajózásra 86
Ismeretlen szélességeken 95
A harmadik tél a jégtáblák között 100
Hazai partok felé 105

MÁSODIK RÉSZ

A Fehér-tenger

Arhangelszk – frontváros 119
A Legfelsőbb Főparancsnokság főhadiszállásán 128
A Nyikol torkolata, avagy a nyírfatorlasz 137
Az északi-tengeri út főigazgatóságán 148
„Nyakunkba kötött kő" 161
Torpedók sortüzének visszhangja 174
Az ellenség behatolt a sarkvidékre 182

Veszélyes hajózás magas földrajzi szélességeken 191
A dickson-szigeti események és a „Gyezsnyev" hőstettei 199
A PQ–18 hajókaraván a tengeren és Arhangelszkban 205
Észak felől támadnak a jégtáblák 217
A „Gyekabriszt" gőzős és az első jég a Dvinán 225
Kis jégtörő ügyek 240
Emlékezetes február 249
A Fehér-tenger jégtábláin keresztül 264
Három láb víz a hajócsavar felett 276

HARMADIK RÉSZ

A Csendes-óceán

Vlagyivosztok – a tengerészek városa 289
Az Egyesült Államok partjai felé 299
A Nagy- vagy Csendes-óceán 315
Üdvözlet a szilárd földre való szerencsés megérkezés alkalmából 329
Egy amerikai városban 337
A tengerészklubban 343
A hajó továbbmegy 361
A kegyetlen távol-keleti tengerek 371
Hadüzenet Japánnak 383
A Kuril-szigeteken 396

Függelék 403

A kiadásért felel a Kossuth Könyvkiadó igazgatója
Szedést a Zrínyi Nyomda készítette
A kötetet szerkesztette Feles Györgyné
A borító és a kötésterv Szathmáry József munkája
Műszaki vezető Aranyi Imre
Műszaki szerkesztő Jordán Kati
Terjedelme 25,75 (A/5) ív

Константин Сергеевич Бадигин
НА МОРСКИХ ДОРОГАХ
Документальная повесть
(На венгерском языке).

Перевод Кальмана Ауэра
Ответственный редактор Дьердьнэ Фэлеш
Художественное оформление Йожефа Сатмари

Совместное издание издательства им. Кошута (Будапешт, ВНР)
и «Карпати» (Ужгород, Украинская ССР).

Информ. бланк № 1073.

Формат 60×84 1/16. Бумага тип. № 1. Высок. печать.
Услов. печ. л. 23,95. Услов. кр.-отт. 24,45. Учет.-изд. л. 24,94.
Тираж 15 300 экз. Зак. № 809-1. Цена 2 р. 84 к.

Отпечатано с матриц типографии «Сикра» (Будапешт, ВНР)
Львовской книжной фабрикой «Атлас», 290005, Львов-5, Зеленая, 20.